



TRINTELLA  
VRIENDENKRING

**Jubileumuitgave  
50 jaar TVK**

**magazine**  
**2018**





# magazine

Uitgave voorjaar 2018.

## INHOUD

Van de voorzitter	3	
Trintella Vriendenkring: 50 jaar jong	5	
Een zeekaart is een veiligheidsmiddel, een BaZ	12	
Gesprek met Riekie Wever	14	
Focus op de Classics	20	
Bestemming New York	29	
Trintella merktrouw. Wat is dat?	36	
Behoud van de Trintel en Trintella vloot	46	
Stad Veere	52	
Bouwnummer 603 vertelt	54	
TVK-evenementen	58	
Colofon	62	



Beste lezer,

U bladert in de eerste editie van het nieuwe magazine van de Trintella Vriendenkring! Het TVK-Magazine is het verenigingsblad voor en door de leden, maar is ook bedoeld voor geïnteresseerde lezers buiten de vereniging.

We brengen het TVK-Magazine vooralsnog eens per jaar uit, in het voorjaar. Om de omvang en de kosten van het magazine binnen de perken te houden is de voertaal Nederlands. Voor de leden die het Nederlands niet of onvoldoende machtig zijn geven we in de inhoudsopgave aan welke artikelen vertaald op de website te vinden zijn.

Zoals gezegd is het TVK-Magazine ook voor lezers buiten de vereniging. Als vereniging hebben we naast de gezelligheid van het ontmoeten, ook veel aandacht voor het behoud van de Trintel- en Trintellavloot. We hebben daardoor steeds vaker contacten met bijvoorbeeld

voorkeursleveranciers, scheepsmakelaars en organisaties in de watersportsector zoals de HISWA en de ANWB. Daarnaast mikken we natuurlijk ook op eigenaren die nog geen lid zijn van de vereniging. Daarom willen we op de leestafels liggen waar geïnteresseerden aanschuiven, zoals in scheepvaartmusea, jachthavens e.d.

In het TVK-Magazine komen niet alleen onderwerpen aan de orde over onze schepen, het varen en het in de vaart houden, maar ook over hun eigenaren en over de vereniging. En in deze eerste editie loopt daar natuurlijk de rode draad van het 50-jarig jubileum doorheen!

Blader maar snel verder! We hopen dat u met evenveel plezier het blad zult lezen als waarmee wij als redactieteam het hebben gemaakt!

Voorzitter Trintella Vriendenkring,  
Loet Geldhoff



# EEN HALVE EEUW



TRINTELLA  
VRIENDENKRING

50 jaar jong en klaar voor  
de volgende 50 jaar!

De Trintels en Trintella's zijn bijzondere en karaktervolle boten, net als hun eigenaren. 'Zo boot, zo schipper', dat scheidt al snel een band. Reeds in de tweede helft van de jaren zestig verenigden zo'n 30 eigenaren en andere geïnteresseerden zich om elkaar te ontmoeten en in een gezellige ambiance ervaringen uit te wisselen. Aanleiding om in 1968 de 'Commissie van Trintel en Trintella zeilers' op te richten, waarin de mannen van het eerste uur Jan Buijze, Jules Coppens, Joe Butzelaar en Ad van Gent zitting hadden. Anne Wever was er als sponsor van dit initiatief nauw bij betrokken. Hij zag in dit initiatief - klantgericht als hij was - een buitengewone kans om met zijn klanten in contact te blijven.

De commissie organiseerde de eerste bijeenkomst in het voorjaar van 1969 op het Veerse Meer. Het waren toentertijd nog uitsluitend Trintels en Trintella I en II jachten die aanmeerden, maar het was ook het moment waarop Anne Wever de eerste - voor die tijd heel moderne - Trintella III presenteerde: de Santa Maria, het prototype waar Anne zelf in voer. Bij een aantal deelnemers viel dit nieuwe model dermate in de smaak dat Anne in dat weekend zijn eerste orders voor deze nieuwe 35-voeter kon noteren. In de jaren zeventig - de succesjaren van de werf - werd geen gelegenheid onbenut gelaten om de successen met de Trintella-vrienden te vieren. Zo werd in 1977 het 25-jarig jubileum van de werf zeer uitgebreid gevierd met een reis naar Londen. Er werden ook reizen georganiseerd naar buitenlandse



tentoonstellingen, waar Anne en zijn vrouw Riekie samen met hun Trintella-vrienden genoten van het succes en van het plezier dat de Trintels en Trintella's boden.

Dat de werf bij de organisatie van de evenementen een grote rol speelde werd duidelijk in het begin van jaren tachtig toen de werf in een recessie belandde. De Commissie wilde de werf onder deze omstandigheden niet tot last zijn. In mei 1984 besloot zij op initiatief van vooral Jan Greve om de Commissie voort te zetten in de vorm van een eigenstandige vereniging, los van de werf. De Commissie werd omgedoopt in de Trintella Vriendenkring, die net als de Commissie als doel kreeg 'het bevorderen van ontmoetingen tussen haar leden, voor de gezelligheid en voor het uitwisselen van ervaringen op het gebied van varen en onderhoud'. Ze kreeg een bestuur dat werd gekozen uit en door de leden, organiseerde zelf evenementen en regelde ook zelf de financiering daarvan. Het eerste verenigingsbestuur werd voorgezeten door Bruno Wijnants, met Jan Greve als secretaris, samen met inmiddels zo'n 75 leden, voornamelijk uit Duitsland, België en Nederland. Anne en Riekie bleven meedoen als pater en mater familias van de vereniging en als adviseur van het bestuur. In de voorgaande periode was een patroon gegroeid van een voorjaarsfeest op het water in het Hemelvaartweekend, waar de plannen werden besproken voor het komende vaarseizoen en een najaarsreünie op het droge in november, waar terugkijkend de belevenissen van het voorbije seizoen konden worden besproken. De vereniging zette dit patroon voort, afwisselend georganiseerd in het noorden en in het zuiden van het land, met af en toe een uitstapje naar de buurlanden. Ook werd een eerste mededelingenblad uitgebracht. Niet alleen de schepen werden groter, ook de vereniging groeide.

In die jaren kende de vereniging een periode van bloei, die doorzette in de negentiger jaren, waarin Jan van Poppelen bijna een decennium lang – van 1987 tot 1997 - de voorzittershamer hanteerde. Riekie Wever nam het secretariaat op zich. Het ledenbestand werd diverser, mede doordat nieuwe leden vaak de tweede of zelfs derde eigenaar waren. De evenementen vielen zeer in de smaak en het aantal deelnemende leden groeide dan ook gestaag. Bestemmingen in die tijd waren bijvoorbeeld Scheveningen,



Brugge en zelfs Hull en York (GB). Bijeenkomsten die bij veel deelnemers nog steeds goede herinneringen oproepen. Ook een bezoek aan de stand van de werf op BOOT Düsseldorf was voor veel leden een gewaardeerd jaarlijks uitje. Het ledental was aan het eind van deze periode gegroeid tot zo'n 175.

Toch was toen al een stagnatie in de maatschappelijke belangstelling voor het verenigingsleven merkbaar. In de jaren daarna liep de belangstelling voor deelname aan verenigingen zelfs terug, een trend die ook aan de TVK niet ongemerkt voorbijging.



In die periode – van 1997 tot 2004 - was Herman van Hemeldonck een binnen de vereniging zeer gewaardeerde voorzitter. Dat was er zeker mede debet aan dat het ledental desondanks rond de 175 leden bleef schommelen. Het mededelingenblad werd een clubblad, waarmee de communicatie met en tussen de leden aanmerkelijk werd verbeterd.



Acht jaar later, in 2004 kwam de voorzittershamer in handen van Theo van Erp, die tot eind 2008 voorzitter zou blijven. In die periode nam de maatschappelijke belangstelling voor het verenigingsleven verder af, terwijl tevens de vergrijzing van de samenleving ook in de vereniging merkbaar begon te worden. De vereniging betrad het internet met een professionele website en er kwam een 'Smoelenboek' dat het ontmoeten voor de leden gemakkelijker maakte. Desondanks ontstonden bij het bestuur twijfels over de levensvatbaarheid van de vereniging voor de nabije toekomst. Het bestuur legde haar twijfels voor aan de Algemene Ledenvergadering van 2008, die echter besloot tot onverminderde voortzetting van de vereniging. Een nieuw enthousiast bestuur werd gevormd.



De TVK voorzitters: vlnr: Loet Geldhoff, Ben Verhaaf, Theo van Erp, Herman van Hemeldonck, Jan van Poppelen en Bruno Wijnants.

Binnen het in 2008 nieuw aangetreden bestuur nam Ben Verhaaf de voorzittersrol op zich, hetgeen hij deed tot eind 2012. Riekie Wever gaf - na een periode van bijna twintig jaren als secretaris/penningmeester haar steentje aan de bestuurlijke arbeid binnen de vereniging te hebben bijgedragen - het stokje over. In 2008 werden Anne en Riekie Wever tot beschermheer en beschermvrouwe van de vereniging benoemd.

Het nieuwe bestuur richtten zich vooral op de continuïteit van de verenigingsactiviteiten. Het ledental groeide gestaag richting 185 leden. Ook werd de vereniging medeoprichter en lid van de Federatie PolyClassics en leverde in de persoon van Ben de eerste voorzitter.

Op 11 januari 2009 is Anne Wever overleden. Bij zijn afscheid heeft oud-voorzitter en erelid van de Trintella Vriendenkring, Herman van Hemeldonck de volgende woorden gesproken:

*'Vele malen hebben wij onze vlootvoogd en vriend zien afvaren en vertrekken: vandaag is het voor de laatste maal. In onze herinnering bewaren wij het beeld van zijn vrije gestalte, zijn blozende wangen, zijn warme vriendschap, onvermoeibaar temperament en zijn vitale levenskracht. Anne heeft in zijn leven veel gerealiseerd, voor zichzelf, voor Riekie, zijn kinderen en kleinkinderen, voor de mensen op de werf, voor zijn vele vrienden, en ook voor zijn land zodat hij zelf in de scheepswereld door zijn oerdegelijk Hollands vakmanschap in binnen- en buitenland is uitgegroeid tot een stukje 'Hollands Glorie'. Wij staan hier nu op de kade van het ultieme afscheid van onze goede en*



*dierbare vriend, die ons verlaat en nu afscheid neemt uit ons zicht, maar niet uit ons hart. Ontdaan van alle aardse zorgen zeilt hij thans alleen verder tot achter de horizon, Gods stilte tegemoet.'*

Het gemis van haar zo gewaardeerde vriend en beschermheer doet zich binnen de vereniging nog steeds voelen. Maar de Trintella Vriendenkring leeft als nooit tevoren.

De huidige voorzitter is Loet Geldhoff, die eind 2012 aantrad en inmiddels aan zijn tweede termijn als voorzitter bezig is. Zijn bestuur richt haar aandacht niet alleen op de gezelligheidsfunctie van de vereniging, maar in toenemende mate ook op het behoud van wat we inmiddels ons varend erfgoed kunnen noemen: de Trintel- en Trintellavloot, ruim duizend schepen die over de gehele wereld varen. Naast het registreren van de schepen en hun historie betekent dat vooral het per serie of type documenteren van technische vraagstukken en oplossingen en het met raad en daad bijstaan van eigenaren bij het in de vaart houden van hun schip. Belangrijke inspiratiebron voor die sterkere focus op het behoud is het boek 'Trintella Yachts - Hollands Glorie uit Brabant' van Peter van der Waa, het standaardwerk over de schepen en de werf, dat de vereniging in 2014 ter gelegenheid van het 50-jarige jubileum van het merk Trintella heeft uitgegeven. Peter is tevens secretaris in het bestuur en is in die hoedanigheid enthousiaste mede-aanjager en mede-realisator van tal van vernieuwingen binnen de vereniging.

De vereniging telt inmiddels zo'n 240 leden, veelal uit Nederland, België en Duitsland, maar ook uit de Verenigde Staten, Chili en andere landen van de wereld. Riekie Wever is beschermvrouwe van de vereniging, Bruno Wijnants, Jan van Poppelen en Herman van Hemeldonck zijn ereleden. Daarnaast zijn in de loop der jaren zo'n 20 leden die actief geweest zijn in het besturen van de vereniging benoemd tot Lid van Verdienste.

Doel en richting voor de vereniging zijn helder, de organisatie en de financiële situatie zijn robuust en de voorzieningen zoals de Shop, de website, het Vriendenboek, de Nieuwsbrief en het Magazine zijn vernieuwd en eigentijds. Het ledental groeit, de schepen zijn degelijk en hun eigenaren genieten steeds weer van het varen.

Dus .... op naar de volgende 50 jaar Trintella Vriendenkring!

Het bestuur





**Toen en nu,  
hetzelfde Trintella enthousiasme!**



# Beschermende vernis

- UV beschermende blanke lakken • Hoogglans, halfglans of zijdeglans
- Voorkomt verkleuring van het hout • Eenvoudig aan te brengen, vloeit mooi uit
- Geschikt voor vrijwel alle houtsoorten

Meer info:  
bezoek [epifanes.nl](http://epifanes.nl),  
download de gratis app  
of bel 0297-360 360



**EPIFANES**  
Yacht Coatings





## Een Bericht aan Zeevarenden: Een zeekaart is een veiligheidsmiddel

De plotter en elektronische zeekaart is niet meer weg te denken aan boord, van eenvoudige en betaalbare systemen op smartphones en tablets tot grote zee-water bestendige schermen met geïntegreerde AIS, getijde informatie en radar. Hoewel deze systemen de veiligheid bevorderen en het navigeren kunnen vereenvoudigen is het belang, ja zelfs de noodzaak, van het daarnaast aan boord hebben én gebruiken van de papieren kaart te bepleiten. Dit om meerdere redenen.

In de eerste plaats zijn elektronische middelen kwetsbaar en is de papieren kaart bij eventuele uitval van systemen een betrouwbaar alternatief. Daarnaast is het voorbereiden en plannen van een tocht op een papieren kaart eenvoudiger dan op een vaak wat klein scherm waarbij het lastig in- en uitzoomen is. Een sprekend voorbeeld van wat er mis kan gaan was de stranding van het Vestas Team in de Volvo Ocean Race in 2014 op een rif in de Indische Oceaan. Indien een overzeiler, dit is een kaart om routes te plannen voor oceaan oversteken, was gebruikt voor de routeplanning in plaats van enkel de elektronische kaart is te betwijfelen of dit rif over het hoofd was gezien. De elektronische kaart bevatte destijds tekortkomingen in de cartografie waardoor navigatorische gevaren enkel op de kleine en medium schaal van het kaartstelsel te zien waren. Dit is inmiddels wel verbeterd.

De elektronische systemen worden wel steeds beter en de functionaliteit neemt toe. Te onderscheiden zijn de kaartsystemen voor plotters en de toepassingen voor tablet en telefoons.

De eerste zijn gemaakt voor de omstandigheden op het water en worden steeds geavanceerder. Zo kan bij voorbeeld "dock-to-dock autorouting" helpen bij de routeplanning. Deze systemen zijn wel behoorlijk prijzig, dat geldt voor de hardware, maar zeker ook voor de kaarten.

Tablets zijn kwetsbaarder, maar de kaarten zijn relatief goedkoop en kunnen een goede aanvulling zijn op de papieren kaart.



Bijhouden van de wijzigingen is ook voor de papieren kaart noodzakelijk. Zeker op bijvoorbeeld de Waddenzee, een schitterend en uitdagend vaargebied.

Een citaat uit varendoejesamen.nl :

*De Waddenzee is een niet te onderschatten vaargebied met getijstromen en ondieptes. Varen op het Wad vraagt voorbereiding. Verzamel vaarinformatie en weerberichten. Maak uw schip 'zeeklaar'. Luister op de marifoon naar de verkeersposten (Brandaris VHF 2 en*

*Schiermonnikoog VHF 5). Bestudeer voor vertrek de kaart(en) en maak bij twijfel een boeienlijst met peilingen van boei tot boei. Streep de nummers af als u ze passeert, dan mist u de eventuele knikken niet.*

*Als u 's nachts op het wad gaat varen, maak dan een lichtenlijstje.*

Het voordeel van de papieren kaart is dat deze, met wat tijd en aandacht, gratis kan worden bijgewerkt met behulp van de BaZ's, de Berichten aan Zeevarenden.

Zo is de laatste versie van kaart 1811, Waddenzee Westblad, uitgegeven in mei 2017.

De dienst der Hydrografie heeft van deze kaartserie alleen al vanaf het moment van uitgifte tot week 1 in 2018 zo'n 88 wijzigingen gemeld in de wekelijkse BaZ's. Dit betreft vooral het aanbrengen, schrappen en verplaatsen van boeien. Maar het kan ook een melding zijn waarin een ankergebied wordt aangegeven zoals onderstaand voorbeeld voor kaart serie 1812 laat zien.

Defensie.nl > Onderwerpen > Berichten aan Zeevarenden > BaZ-database

Ministerie van Defensie

### Overzicht BaZ per kaart

Om varen veilig te houden publiceert de Dienst der Hydrografie belangrijke wijzigingen in zeekaarten. De dienst doet dit met Berichten aan Zeevarenden (BaZ) in de BaZ-database. Hieronder kunt u de BaZ per kaart inzien. U kunt de BAZ-database ook per week bekijken. In de soelichting staat een uitleg van de BaZ-database.

BaZ-lijst voor kaart 1811\* van jaar 2018, week 02 tot en met jaar 2018, week 06

Kaartnummer *	Jaar	Week
1812	2018	02
	2018	06



Berichten 1800 serie kaarten / Notices 1800 series charts

\*35/18 NOORDZEE. WESTEREEMS. ANKERGEBIED 9.  
Kaart / Chart Int. / Int. Vorig BaZ / Prev. NL NM Uitgave /  
Edition Itemnr. / Itemno. 1812.9 n.a. 384/17 mei 2017 1, 3  
1 Aanbrengen / Insert  
op / at 53-39,15 N 006-13,10 E  
53-37,65 N 006-12,65 E  
53-38,00 N 006-09,35 E  
53-39,50 N 006-09,80 E  
53-39,15 N 006-13,10 E

Een goede bijgewerkte papieren kaart is op het wad een noodzaak. Dat kan uitstekend met behulp van de wekelijks uitgebrachte BaZ's en is, mits doorlopend bijgehouden goed te doen. In de winter en het voorjaar ook een aardige bezigheid. Door zelf je kaarten regelmatig bij te werken leer je ook het vaargebied met haar bakens en betonning beter kennen.

De BaZ's zijn te vinden op [www.hydro.nl](http://www.hydro.nl)  
Het aardige is dat je de optie hebt om de BaZ's per kaartserie op te vragen waarbij ook het tijdvak kan worden aangegeven.

Naast de BaZ,s zijn op deze site ook andere nuttige nautische publicaties te downloaden, zoals:

HP1: The Netherlands Coast pilot  
HP2: Lichtenlijst  
HP7: Catalogus van alle kaarten en publicaties van de Dienst der Hydrografie  
HP9: Leidraad betonningsstelsel  
HP33: Waterstanden en stromen

Mogelijk komt er in de toekomst een moment waarop wij onze digitale kaarten on-line en automatisch bijwerken en systemen zodanig betrouwbaar zijn dat de papieren kaart zijn bestaansrecht verliest. Voorlopig heeft de papieren kaart en het handgeschreven logboek zeker nog bestaansrecht. Bovendien hebben alle Trintella's een kaartentafel, van de inklapbare op de Trintella I tot aan de grote navigatie hoeken en tafels met luxe draaistoel op de grotere schepen.

Zonde om die niet te gebruiken nietwaar?

Willem de Graaf

**DRINKWAARD**  
MARINE

**Craftsman**  
MARINE

**gebo**

**DE BETROUW-  
BARE  
KRACHT**

**ALLE TECHNIEK AAN BOORD**

- Mobiele service
- Verkoop, inbouw en reparatie
- Levering uit voorraad
- Meer dan 55 jaar ervaring
- Botenliften tot 40 ton

Baanhoek 152 3361 GN Sliedrecht  
+31(0)184 - 412332  
info@drinkwaard.com  
www.drinkwaard.com

Baanhoek 152 3361 GN Sliedrecht  
+31(0)184 - 499945  
info@cmbenelux.com  
www.cmbenelux.com

**SCHEEPSBEGLAZING**

- Ramen
- Windschermen
- Deursystemen
- Poorten
- (Schuif)luiken

Versterkerstraat 1 1322 AN Almere NEDERLAND  
+31(0)36 - 5211212  
info@gebo.com  
www.gebo.com



**POSJACHTBOUW.NL**  
refit - kunststof tanks - nieuwbouw - onderhoud

's-Hertogenbosch  
tel.: 06-22418558  
info@posjachtbouw.nl



# Riekie Wever vertelt

*Als Beschermvrouw van de Trintella Vriendenkring en weduwe van Anne Wever is Riekie Wever-van den Hoek zeer nauw verbonden met het wel en wee van de vereniging en de ontstaansgeschiedenis van de Jachtwerf Anne Wever. Voor deze jubileumeditie van ons nieuwe Magazine een mooi moment haar een paar vragen voor te leggen.*



## **Wat waren de belangrijkste succesfactoren van Jachtwerf Anne Wever?**

Na enig nadenken: Ja, het was toch wel dat Anne een zakelijk inzicht had. Hij keek steeds vooruit. Op de tentoonstellingen polste hij de mensen. Zo kwam hij te weten wat de mensen wilden en kon hij zijn ideeën verder uitwerken. Anne verkocht de schepen aan de vrouwen. Hij gebruikte zijn charmes om op een innemende manier de vrouwen van de potentiële eigenaren voor zich te winnen. Anne was de verkoper. Op de tentoonstellingen werden vaak de eerste contacten gelegd. Wij hadden altijd open huis op de tentoonstelling. Iedereen was welkom. Om ervoor te zorgen dat er niet te veel mensen in de tentoongestelde boot gingen kijken stonden er een zestal stoelen klaar met sloffen. Ik ging dan met de mensen een gezellig praatje maken en gaf hun koffie met iets lekkers. Er werd een afspraak gemaakt om samen verdere details te bespreken. Boven in

## **‘Anne verkocht de schepen aan de vrouwen’**

zijn kantoor op de werf in Den Bosch voerde Anne de zakelijke besprekingen van de aankoop, waarna beneden de gesprekken met koffie of iets anders verder gingen. Anne kon dat heel goed scheiden en dat moest ook. De samenwerking met de architect Van de Stadt was heel belangrijk. Ricus van de Stadt had een goede naam onder de zeilers en samenwerken met zo'n partner was van positieve invloed. Anne had in de beginjaren alleen winterberging. Ricus vroeg hem om bouwpakketten te maken. Het begon met de bouw van de Delta en de Juno. Bij de bouw van zijn eerste Trintel in 1960 leerde ik hem kennen. Voor de bouw van die schepen moest hij zijn eerste personeel aannemen. Vooral timmerlieden want Anne kon zelf geen schroef in het hout draaien.

## **‘Wij hadden altijd open huis op de tentoonstelling. Iedereen was welkom’**

Er was weinig verloop onder het personeel. Werknemers hebben 12 ½ jaar en zelfs 25 jaar bij de werf gewerkt. Bij zo'n jubileum kreeg de werknemer een horloge, maar ook de vrouw van die werknemer kreeg een mooie broche. Van die kleine dingen waar Anne aandacht voor had. Anne was de verkoper, daar was hij goed in. Voor de organisatie van het productieproces heeft hij Tijbosch en later Van Etten in dienst genomen. Zij waren de rechterhand van Anne en deden de inkoop van allerlei onderdelen. Anne zelf kocht de zeilen, zocht de motoren uit en het hout voor de dekken.

## **Wat maakt het merk Trintella zo uniek in de internationale markt van zeiljachten?**

De naam Trintella wordt in elke taal op dezelfde manier uitgesproken. We bouwden in hoge kwaliteit, maakten gebruik van de beste materialen en gaven een goede service. Als er problemen waren met de schepen die met de bouw te maken hadden, dan stuurden we onze jongens er opaf om het in orde te maken. Een goede naam is de beste reclame voor je bedrijf. We bouwden luxe zeilboten met dikkere masten, hardere verstaging en honderd procent teakhouten dekken. Daarin verschilden we met andere jachtwerven van vergelijkbare grootte. De schepen werden specifiek voor de klant gemaakt, zodat er rekening kon worden gehouden met hun speciale wensen. Geen boot was hetzelfde. Ieder kastje werd ter plekke ingetimmerd.

## **Veel jachtwerven kenden hoogte- en dieptepunten. Wat waren voor jou persoonlijk de belangrijkste herinneringen tijdens het bestaan van de werf.**

Het dieptepunt is natuurlijk de crisis van 1980. Op de werf stond een Trintella 44 klaar voor aflevering, toen het schip in de brand vloog. Bij het repareren van een lek in de watertank is er iets misgegaan. Heel vervelend voor de eigenaar, die de boot al helemaal had ingeruild om ermee op vakantie te gaan. Deze man heeft echter heel snel na de brand Anne de opdracht gegeven voor de bouw van een nieuwe Trintella 44. Op deze manier heeft hij ons aan het werk gehouden. Een geluk bij een ongeluk. De werf kreeg in die tijd ook nog een andere opdracht voor de bouw van een Trintella 44. De opdrachtgever had echter zoveel eisen dat Anne die allemaal niet in een 44 kon inbouwen. Er werd overgestapt naar een 53. De 44 hebben we op de tentoonstelling verkocht. Echter de 53 was te kostbaar en de klant viel terug op een 44. Wij hebben uiteindelijk van deze man drie opdrachten gehad. Hierdoor bleven we aan het werk in deze moeilijke tijd.



Een hoogtepunt is de feestelijke aflevering van bouwnummer 1000 van Louisa van de Wallen. Het gezegde gaat dat één op de duizend boten zinkt en laat nou net dit schip jaren later in de haven zinken door een slechte afsluiter. Zo komen in beide gevallen de hoogte- en dieptepunten bij elkaar.

### Hoe is de Trintella Vriendenkring ooit ontstaan?

Eigenlijk is de TVK ontstaan vanuit de werf. Anne organiseerde samen met de Trintel- en Trintella-eigenaren vanaf het voorjaar 1969 jaarlijks een bijeenkomst, als een pr-activiteit voor zijn klanten. Zo lagen we in één van die eerste jaren rond Hemelvaart met 70 boten in Brouwershaven. Die bijeenkomsten waren zo gezellig dat de booteigenaren vroegen om ook een bijeenkomst in het najaar. Anne regelde met de hulp van Jan Hertman verschillende leuke uitstapjes. Ik herinner me nog de reisjes naar de botenshow in Engeland. In Rotterdam kwamen we aan boord van de ferry en tijdens de overtocht was het al heel gezellig aan de bar. In Engeland stonden de bussen klaar voor verder vervoer. De mannen gingen naar de botenshow en de vrouwen kregen een eigen programma. We waren één grote familie.

Tijdens de crisis van 1980 vertelde Anne dat hij deze bijeenkomsten niet meer kon bekostigen. Jan Greve stond toen op. Hij wilde graag deze gezellige bijeenkomsten behouden. De TVK was geboren. Jan werd penningmeester en Bruno Wijnants de voorzitter. Ieder jaar is met



**‘Het familiegevoel is gebleven. Dat is juist zo kenmerkend voor de TVK’**



Hemelvaart de boten reünie. Een deadline voor de leden om voor die datum de boot zeilklaar te maken voor het nieuwe zeilseizoen. Het familiegevoel is gebleven. Dat is juist zo kenmerkend voor de TVK. Ook leden die inmiddels geen boot meer hebben komen nog ieder jaar naar de reünie. Dat is zo gezellig.

### Hoe vind je dat de vereniging in zijn huidige vorm opereert?

Ja, het is één grote familie. Ik merk dat heel goed tijdens de bijeenkomsten. Het bestuur in zijn huidige vorm is heel vooruitstrevend en werkt met veel animo. Ik vind het geweldig wat er allemaal gebeurt en waardeer dat enorm. Het bestuur heeft goed weten te behouden wat er was en er nieuwe dingen aan toegevoegd.

Ik zie ook dat de vereniging aan het verjongen is. Dat vind ik heel mooi. Het is goed als leden het stokje zouden kunnen overdragen.



### Jullie hebben veel zeilreizen gemaakt met verschillende Trintella's. Het waren vaak prototypen en altijd met de naam 'Santa Maria'. Wat zijn je herinneringen?

Ja we hebben veel reizen gemaakt met de 'Santa Maria', merendeels richting Denemarken, Noorwegen en Zweden. Het weekend voor onze vakantie brachten we met vrienden de boot weg. We vlogen dan terug naar Nederland om een week later, met een auto vol proviand, weer aan te monstern. We hebben veel leuke en gezellige mensen ontmoet. Zo hebben we heel Scandinavië gehad. Wij vonden het alle twee geweldig. Het was toen nog rustig. Je merde achteruit naar de rots, voor een ankertje uit; je had het eiland voor jezelf. Zelf gevangen visje op de barbecue, stokbroodje en wijntje erbij.....heerlijk!

De beste herinnering heb ik aan onze reis met de 49A richting Mallorca. Ik genoot van het zeilen. Ik hou van wind. In Mallorca heeft Anne de boot verkocht. Ik was het daar niet helemaal mee eens, maar ja..... Anne had in de haven daar een Super Van Craft gezien die te koop lag en die heeft hij gekocht. We hebben de 49A ter plaatse verkocht en zijn met de motorboot teruggevaren via Marseille over de Rhône.

Anne heeft veel dagboeken geschreven. Ik kijk regelmatig in de reisverslagen met zijn handschrift. Het zijn dierbare persoonlijke herinneringen. Je leest weer wie er zijn meegevaren. Het houdt je herinnering levendig, dat is mooi. Als je kunt genieten van je herinneringen dan beleef je het twee keer.....

Liedewijde Majoor

### ‘Ik kijk regelmatig in de reisverslagen met zijn handschrift’





# Trintella

## Classics

### serie

In deze rubriek willen we in deze en de komende edities van het TVK Magazine de verschillende series Trintella jachten onder de loep nemen.

We beginnen natuurlijk met de eerste generatie boten die op Jachtwerf Anne Wever in 's- Hertogenbosch zijn gebouwd vanaf eind jaren vijftig. Deze eerste boten, met een stalen romp, werden bekend onder de naam Trintel, vernoemd naar een zandbank in het IJsselmeer.

Later, vanaf 1964, werden de eerste polyester jachten geïntroduceerd die de naam Trintella meekregen. Deze merknaam zou voorbehouden blijven voor alle jachten die de werf heeft gebouwd tot de sluiting in 2002. Een merknaam die in de markt voorgoed verbonden zou worden aan zeiljachten die staan voor kwaliteit, luxe, comfort, zeewaardigheid en veilige vaareigenschappen.

De werf heeft in haar ruim veertigjarige ontwikkeling totaal circa 35 Trintella modellen voortgebracht. In 2012 heeft de TVK ter gelegenheid van de vijftigste verjaardag van het merk het boek 'Trintella Yachts, Hollands glorie uit Brabant' uitgegeven. In de voorbereiding van deze uitgave is een studie gedaan naar de ontwikkeling van de productportefolio en zijn alle modellen ingedeeld naar series met dezelfde ontwerpkenmerken. Zo kwamen de negen eerste modellen – die binnen de TVK al 'klassiekers' werden genoemd, in de serie Classics terecht: de Trintel I, II en IIIa/b en de Trintella I, II en IIIa. Over deze Classics gaat dit artikel.

#### Focus op de oudste en meest succesvolle Trintel en Trintella kajuitzeiljachten



#### In historisch perspectief

De eerste bootwerfactiviteiten van Anne Wever gaan terug naar de vijftiger jaren. In de periode van de wederopbouw na de oorlog kreeg men steeds meer vrije tijd en middelen, die men onder andere ging besteden in de watersportrecreatie. De democratisering van de watersport was een feit. Anne Wever, zoon van een schipper en geïnteresseerd in botenbouw, speelde daar prima op in met zijn handelsgeest. Hij begon met afbouwpakketten of volledig afgebouwde houten zeilboten in diverse modellen. Maar al snel kreeg Anne belangstelling voor de fraaie ontwerpen van Van de Stadt en begon deze kleine kajuitjachten in hout te bouwen. Dat waren de Juno, de Junior, de Victor Holiday en de Delta.

De Delta (7,8 meter) heeft Anne Wever hebben geïnspireerd om zijn 'eigen' stalen kajuitkruiser in serie te gaan bouwen. Hij gaf Ricus van de Stadt opdracht een stalen S-spant te ontwerpen van ca. 8,5 meter, voorzien van platgat en aangehangen roer. De Trintel was daarmee een feit en zou daarmee ook de 'oer-Trintella' genoemd kunnen worden. Omdat Anne de ambitie had om meer en grotere modellen te bouwen gaf hij de eerste Trintel alvast de typeaanduiding I mee.



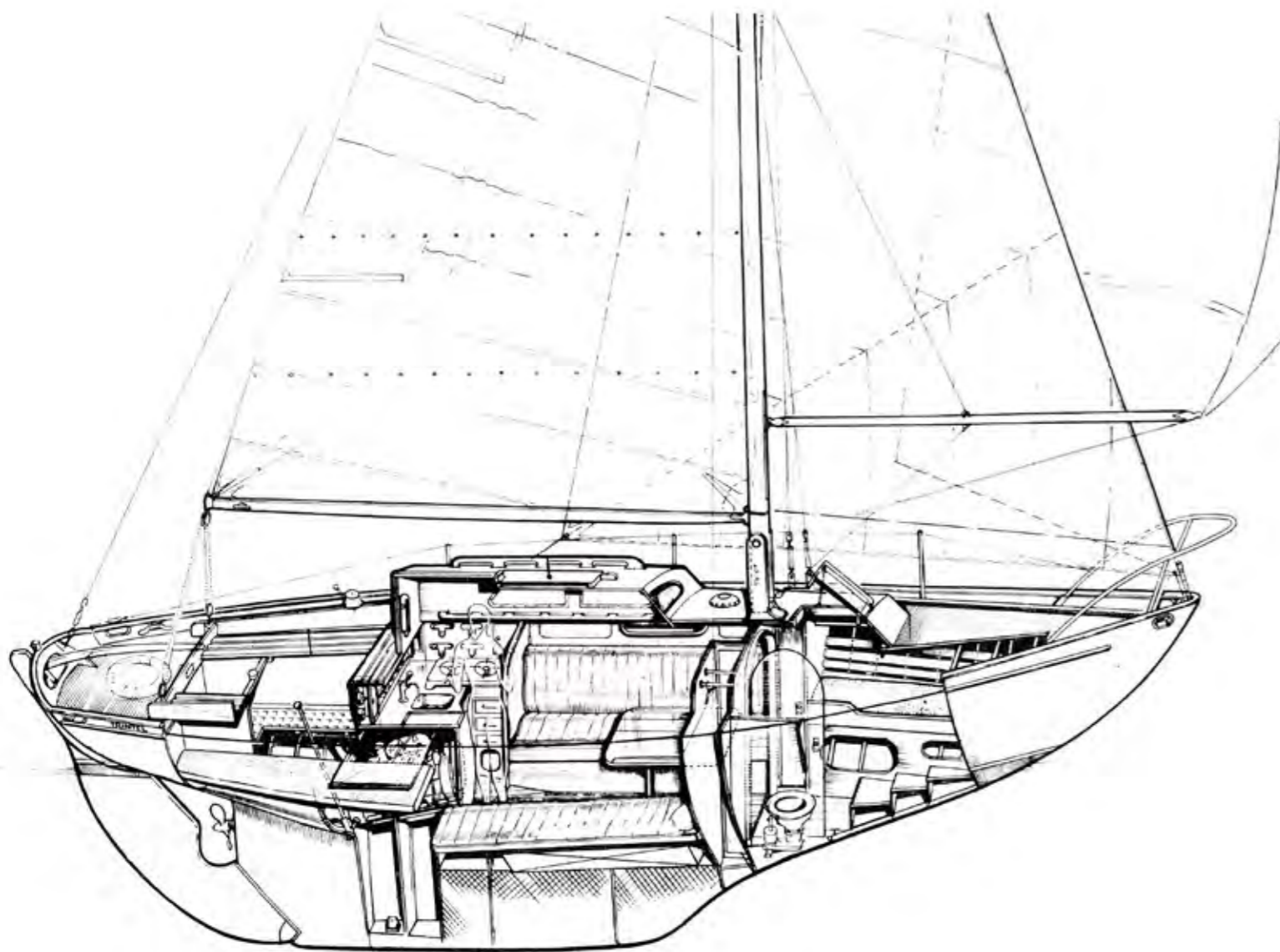
#### De Trintel I en II

De ontwerpeisen voor de Trintel I die Anne Wever destijds had voor Ricus van de Stadt waren niet talrijk en heel primair, naar de huidige maatstaven gerekend. Ze moest geschikt zijn voor het ruime binnenwater als IJsselmeer, Hollandse kustwateren, Zeeland en Waddenzee. De S-spant was destijds het meest bekende en beproefde type onderwaterschip en werd dus een basiseis. Verder moest ze voorzien zijn van stahoogte in de kajuit, vier slaapplekken, wc, elektrisch licht, kaarten- en salontafel en veel bergruimte. Met haar lengte van bijna 8,5 meter had zij een voor die tijd behoorlijk formaat.

De Trintel I kreeg een gezicht op de tekentafel en Anne Wever liet de eerste stalen casco's eind vijftiger jaren lassen en transporteren naar de werf in Den Bosch. De vak- en timmerlieden van de werf bouwden de Trintel af tot een waar kwaliteitsjacht, voorzien van teakdek, bronzen val- en schootlieren, rvs zeereling, preek- en hekstoel en beslagen.







### Trintel I

Hiermee werd in de kiem al de kwaliteitsstandaard gelegd waarmee de Trintella werf later zijn grote reputatie zou verwerven. De Trintel I werd op de nationale en internationale bootshows begin jaren zestig tentoongesteld en wist al snel de zeilersmarkt in Nederland, Engeland en Duitsland te bekoren. Een jaar later volgde de Trintel Ia, uitgevoerd als jachthek met spiegel en doorgestoken roer.

De Trintel II is de verlengde versie van de Trintel I. Deze Trintel II voldeed aan de toenmalige klasse

3- voorschriften van de R.O.R.C. De Trintel II werd in drie uitvoeringen geleverd: de II met platgat, de IIa met spiegelhek, beiden met doorgestoken roer, of de IIb met spiegelhek maar kits getuigd.

Anno 2018 varen er van de 200 gebouwde Trintels na ruim 50 jaar nog veel rond. Veel Trintels verkeren dankzij opeenvolgende zorgzame eigenaren nog in 'concoureerstaat'. Maar er zijn inmiddels ook veel exemplaren die aan het eind van hun technische levensduur zijn aangeland en in slechte staat verkeren.

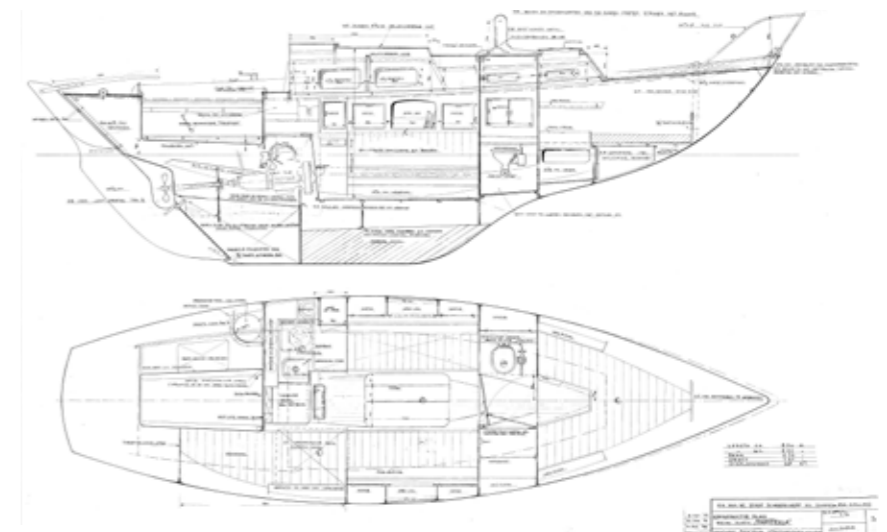
### De Trintella I en II

Kijkend naar de verkoopaantallen (ruim 400), kunnen we stellen dat de kajuitzeiljachten Trintella I en II een groot succes voor de werf waren. Het nieuwe materiaal voor de romp - polyester - had zich begin jaren zestig bewezen als een prima alternatief voor staal, waarvan de Trintel werd gemaakt.

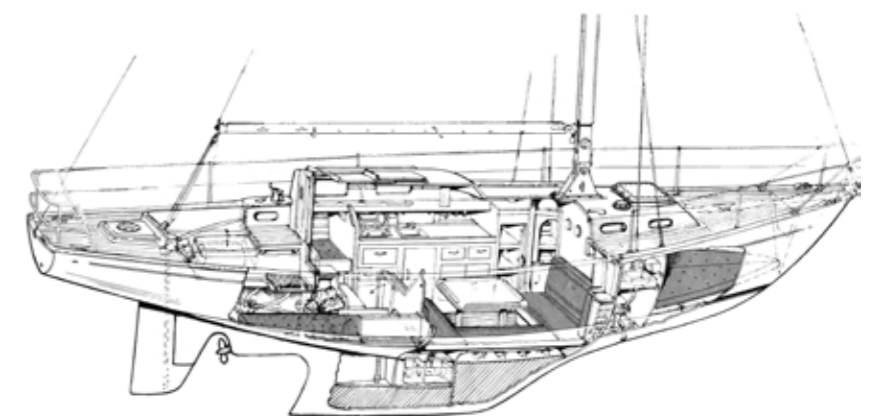
Halverwege de jaren zestig vroeg Anne Wever aan Van de Stadt een kajuitzeiljacht te ontwerpen voor polyester seriebouw, de Trintella. De werf wilde profiteren van de financiële voordelen van polyester, maar qua uiterlijk moest het nieuwe ontwerp zo dicht mogelijk bij de Trintel blijven. De warme uitstraling van de mahoniehouten opbouw en een teakdek mocht niet verloren gaan, want Anne Wever zag nog geen markt voor zeiljachten met een 'plastic' opbouw.

De eerste Trintella's dateren van 1962. In aanvang was de productie zeer laag en werden er ook nog volop stalen Trintels gebouwd: Anne was behoudend en wilde zeker weten dat de markt rijp was voor dit nieuwe materiaal. Pas vanaf 1964 zien we de overgang van Trintel naar Trintella goed op gang komen.

Met de start van de polyester bouw werd ook de merknaam gewijzigd van Trintel naar Trintella. Niet alleen om te onderstrepen dat de werf een nieuwe weg in zou slaan, maar ook omdat in buitenlandse markten men moeite had om de naam Trintel goed uit te spreken. De combinatie van Trintel en type aanduiding Ia leidde al snel tot de nieuwe en beter herkenbare naam: Trintella.



Trintella I



Trintella IIa



De Trintella I en la lijken qua lijnen, afmetingen en concept veel op de Trintel I en la. De romp werd iets breder met een minder diepe, maar vollere spantvorm. De waterverplaatsing nam daardoor af en het ballastaandeel werd groter. De Trintella I was voorzien van een platgat en aangehangen roer, terwijl de Trintella la een overhangende spiegel had met doorgestoken roer. In combinatie met het grotere zeilplan kwam een voor die tijd sportief zeilend kajuitzeiljacht tot stand. Dat dit door de markt werd gewaardeerd blijkt uit het feit dat de Trintella I en la met ruim 260 gebouwde schepen, als de best-verkochte Trintella-model de geschiedenis in zou gaan.

### De Trintella II en Ila.

ingegeven door het succes en de ervaring met de nieuwe polyester bouw kwam er logischerwijs ook een opvolger voor de 33ft Trintel II. Er werd gekozen voor een ontwerp dat al eerder door Van de Stadt en Tyler Mouldings Ltd in Engeland was ontwikkeld.

Deze nieuwe Trintella II, met volle S-spant en lange kiel, bleek in de praktijk erg goed getrimd te moeten worden om haar loefgierigheid prettig hanteerbaar te houden. Op wens van de werf ontwierp Van de Stadt een moderner onderwaterschip met een kortere kiel en roer aan aparte scheg. Naast deze aanpassingen die de vaareigenschappen aanzienlijk verbeterden, werd de romp - met dezelfde lengte over de waterlijn - 55 cm langer, en werden het achterschip en de (kleinere) spiegel wat ranker. Deze verbeterde versie werd als Trintella Ila gelanceerd.

### Tot slot

ogeveer de helft van de door jachtwerf Anne Wever gebouwde kajuitzeiljachten bestaat uit de hier besproken Classics serie: de Trintels en de Trintella I en II-serie. Deze schepen zijn gezien hun leeftijd en de gebruikte materialen het kwetsbaarst en vragen vanuit een oogpunt van behoud de nodige zorgzame aandacht van hun eigenaren.

De Trintella Vriendenkring steunt hen daarbij met informatie over ontwerp, bouw en onderhoud van de schepen, met ervaringen en adviezen op het gebied van onderhoud, comfort en vaareigenschappen en waar mogelijk met concrete ondersteuning op deze gebieden. Indien nodig helpen we zoeken naar die nieuwe eigenaar die haar met liefde en onze steun wil opknappen en haar een nieuw leven wil geven. Opdat de schepen blijven varen en hun eigenaren blijven genieten!



Peter van der Waa en Loet Geldhoff

	Trintel I	Trintel la	Trintel II	Trintel Ila/b*	Trintella I	Trintella la	Trintella II	Trintella Ila
<b>L.o.a , m</b>	8,45	8,90	9,75	10,35	8,50	8,80	9,45	10,00
<b>Waterlijn, m</b>	6,45	6,45	7,35	7,35	6,50	6,50	7,32	7,32
<b>Breedte, m</b>	2,42	2,42	2,84	2,84	2,52	2,52	2,80	2,80
<b>Diepgang, m</b>	1,30	1,30	1,40	1,40	1,30	1,30	1,41	1,41
<b>Wvpl, kg</b>	4100	4100	6100	6100	3800	3800	4350	4350
<b>Zeiloppervlak, m2</b>	36,5	36,5	58,4	58,4	42,9	42,9	51,00	51,00
<b>Bouwperiode</b>	1960/1965	1964/1967	1962/1967		1962/1976		1966/1974	
<b>Bouwaantal</b>	Ca. 120		Ca. 80		Ca. 260		Ca. 150	

\*Trintel Ila: kitsuitvoering







HOOD



Westhavendijk 10, 3241 LP Middelharnis  
tel. +31 (0) 187 483 790, info@vanvlietzeilen.nl

[WWW.VANVLIETZEILEN.NL](http://WWW.VANVLIETZEILEN.NL)

**KNRM HELPT**

**HULP NODIG?  
GEBRUIK DE APP  
KNRM HELPT!**

VEILIG UIT, VEILIG THUIS

[WWW.KNRM.NL/HELPT](http://WWW.KNRM.NL/HELPT)

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij

DOWNLOAD  
NU DE GRATIS  
APP



Ook uw Trintella  
kunnen wij  
verzekeren in onze  
Volmacht bij  
Delta Lloyd

Heuvelstraat 5  
4901 KD Oosterhout NB  
Telefoon (0162) 45 22 00  
E-mail info@robbe.nl  
[www.robbe.nl](http://www.robbe.nl)



**VAN DER ZWAN**

**SCHEEPSBETIMMERING**

REFIT ♦ RESTAURATIE ♦ TEAKDEKKEN ♦ INTERIEURS ♦ ONDERHOUD ♦ SCHILDERWERK

+31 (0)418 63 36 95  
+31 (0)6 14 93 27 10  
THIERRY@VANDERZWANSCHIEPSBETIMMERING.NL

ZANDSTRAAT 22D  
5331 PG KERKDRIEL





het ultieme doel  
NEW YORK



*Verkoop je huis en vertrek! Dat was niet alleen de droom maar werd ook de daad van de familie De Vaal. Een vertrek voor een zeilreis van maar liefst drie jaar lang (2014-2017). Een reis die hen tot in de fraaiste uithoeken van de Atlantische oceaan bracht en uiteindelijk naar het ultieme doel van welhaast elke Atlantische zeiler: New York.*





**‘Heel belangrijk is ook de veiligheid: Epirb, reddingsvlot. En de papieren natuurlijk’**

stelling is ‘wat je niet hebt kan ook niet kapot’. Maar hoe hou je je eten en drinken koel genoeg? Of kan je zonder gekoeld voedsel? De De Vaals vertellen:

*“Houdbare melk bijvoorbeeld is even wennen maar verder prima. Margarine koop je in blik. Dat is in de Carieb allemaal betaalbaar en goed verkrijgbaar, omdat veel lokale mensen ook geen koelkast hebben. Vers gekocht vlees aten we snel op, fruit en groente is, mits ongekoeld gekocht, lang houdbaar. Net als lokale chocolade, omdat die zonder toevoegingen wordt gemaakt. Zo kochten we in Grenada Jouvey chocolade die acht maanden goed bleef en ook niet buiten de koelkast smelt.”*

Bewaren geeft risico op bederf. Als je diepvries koopt (kip bijvoorbeeld) kun je dat een of twee dagen bewaren in een koelbox zonder ijs. Kip is in veel Caribische landen bovendien goedkoop, terwijl ander vlees juist duur is omdat dat geïmporteerd moet worden. Slim inkopen dus, wat betekent dat je je voorraden aanvult als je ergens goede kwaliteit vindt voor een aantrekkelijke prijs. In de Carieb was dat op eilanden als Grenada en Martinique. Daar kochten zij groot in om op de duurdere eilanden in te teren op hun voorraden. Zo hielden ze controle over de scheepskas. De enorme bergruimte in hun Trintella maakte het mogelijk

**Niet zomaar een stel...**

Walewijn de Vaal en Hedda Visser zijn zeilers van jongs af aan; ze kregen het zeilen al met de paplepel ingegoten. Bezeilden vervolgens de plassen in kleine bootjes. Hedda gaf zelfs zeilles. Logisch dus dat hun ontmoeting de opmaat was tot veel méér.

Huisje, baantje, kindjes? Nee, niet echt. Aankoop van een Beneteaujachtje was het begin. Een grootser plan stond hun voor ogen. Een “zeilplan”. Een heus project eigenlijk. Eerst wordt in 2011 hun zoontje Quirijn geboren. Hij zal een van de jongste wereldzeilers ooit worden.

**Kopen en dan ... klussen, klussen, klussen**

Dat dit stel voor hun reis een Trintella 38 kocht behoeft

geen betoog. Een eerste klas vertrekkersschip. Ze roemen het leefcomfort van hun “Antares”, de solide bouw, en bijvoorbeeld de ruime tanks voor water en diesel. Evenmin behoeft uitleg dat je zelden een Trintella in 100% gereede staat koopt voor je zeildoel. Zeker als je een oceaanreis wilt gaan doen, moet er heel veel gebeuren. Allerlei zaken om het schip in een goede conditie te brengen, zoals lakwerk en het teakdek restaureren. En ook de essentiële voorzieningen zoals huiddoorvoeren, afsluiters en verstaging. Verder de aanschaf en installatie van kaartplotter en radar en de revisie van de ankerlier. En niet te vergeten een nieuwe motor en nieuwe zeilen.

Al dat kluswerk neemt naast werk en gezin wel enkele jaren in beslag. Heel belangrijk is ook de veiligheid: Epirb, reddingsvlot. En de papieren natuurlijk: verzekeringen,

verklaringen, noem maar op. Zelfs papieren voor de uitgebreide boordapotheek.

Maar ook al ben je zeilinstructeur in Nederland geweest, een oceaanreis doe je niet zomaar. Daarom volgt het stel cursussen op het gebied van meteo, tochtplanning, en seasurvival. Ook doen ze kennis op over verhalen schrijven en over het opzetten en bijhouden van een blog.

**“On a budget”**

In 2014 is eindelijk genoeg gespaard om drie jaar te kunnen gaan zeilen. Dat betekende niet dat de zeilers er een luxetochtje van konden gaan maken. Er moest op de “kleintjes” worden gepast. De De Vaals deden het bijvoorbeeld zonder een koelkast aan boord. Het voordeel is dan tevens dat je niet zoveel energie en complexe energieopwekkers zoals zonnepanelen nodig hebt. Hun



## ‘In een recordtempo van 530 mijl in 79 uur zijn wij van Suriname naar Tobago gevaren’

om grote voorraden aan te houden. Maar zonder koelbox heb je toch geen koel biertje? De oplossing van Walewijn:

*“We hangen een aantal flesjes in een doek geknoopt in het want. Of je zet ze op de tocht, maar uit de zon. Als die doek vooraf goed nat gemaakt is, verdampt de wind het vocht en omdat voor verdampen warmte nodig is wordt die aan de flessen onttrokken. Zo worden ze toch koel.”*

### Suriname

Via Marokko voeren ze naar de Canarische eilanden. Daar kwam een opstapper aan boord, een bekende uit hun thuishaven. Walewijn vertelt daarover:

*“Onze Trintella kan met de stuurautomaat of windvaanstuurinrichting prima autonoom varen. Maar we realiseerden ons dat we kwetsbaar waren. Mochten de windvaan en automaat buiten gebruik raken, of er zou zich een ander probleem voordoen, dan was er een kans dat we beiden gedurende meerdere weken onze handen vol zouden aan het schip. Maar we hadden ook een driejarig zontje. Op een ankerplek kan een driejarige prima alle activiteiten zoals toilet, in en uit zijn kooi klimmen, aankleden uitvoeren, maar op een hevig schommelende boot is dat anders. Dan heeft een driejarige veel hulp nodig. Met een derde volwassene aan boord waren we simpelweg minder kwetsbaar in geval van calamiteiten. Dat gaf veel rust.*

Ze bereiken na ruim 800 mijl de Kaap-Verden. Dan vertrekken ze voor de oceaanoeversteek, 1974 mijl naar Suriname in 17 dagen. De oversteek verloopt voorspoedig. De nadering van de Zuid-Amerikaanse kusten is het eerst merkbaar aan de verandering van de diepte van zo'n 4000 meter tot 100 meter, met een veel rustiger golfpatroon als gevolg. Mooi moet zijn dat je dan de Surinamerivier opvaart. En daar nabij het Surinaamse Domburg een meerboei kiest. Om jaloers op te worden.

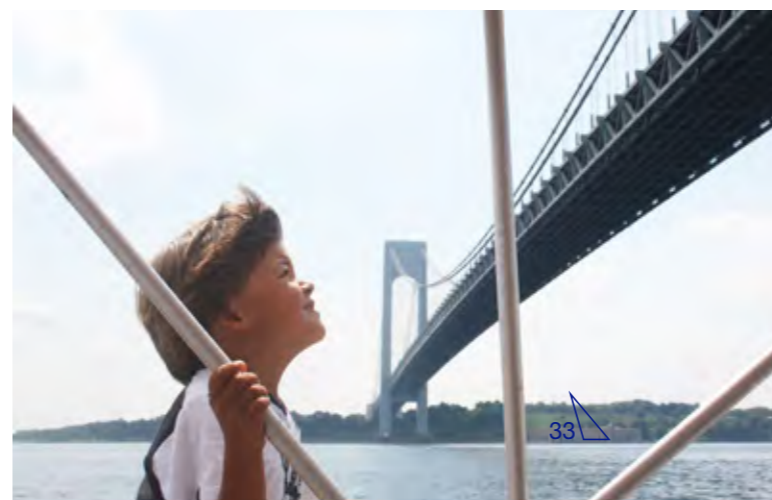
Ruim twee maanden vermaken ze zich in het land. Rondtoeren, familie en kennissen ontmoeten, vaartochtjes met lokale bootjes. Per gemotoriseerde korjaal (uitgeholve boomstam) over de Boven Surinamerivier met heuse stroomversnellingen naar een verblijf in het binnenland. Een school bezoeken: leerzaam voor driejarige zoon Quirijn. Alhoewel het voor hem ongetwijfeld nog lang mag duren.

Verder met twee andere zeilboten het binnenland invaren, over de Commewijnrivier en de Cotticarivier. Ankeren in een kreek waar 's ochtends de aapjes komen kijken. En dan een inheems dorp bezoeken waar je natuurlijk cadeautjes geeft aan de kinderen. En ook een heus dorpsfeest meemaken, vanwaar grote belangstelling is voor de scheepslui, die daar geankerd liggen.

### Cariben

Van Suriname wordt de reis vervolgd naar het Caribische eiland Tobago, en spannende zeiltocht met de stroom mee van drie dagen en nachten, zo'n 500 mijl naar het noordwesten. Lees hun beschrijving:

*“In een recordtempo van 530 mijl in 79 uur zijn wij van Suriname naar Tobago gevaren. Op dag twee boekten we een nieuw etmaalrecord van 169 mijl. Het laatste etmaal ging zelfs nog iets sneller: 174 mijl. Dat is 7,25 mijl per uur gemiddeld over 24 uur. Met het log regelmatig boven de 12 knopen (5 a 6 knopen is voor ons normale snelheid) spoten we de Caribische Zee in. Lekker hoor. Hoe harder het waait, des te minder lijkt het onze Antares te deren. We hebben sinds ons vertrek uit Nederland steeds meer vertrouwen in het schip gekregen, vooral door harde wind en hoge golven. Zo ook weer deze overtocht; de wind trekt iedere nacht flink aan en fluit onophoudelijk door het want (betekent dik zes beaufort, vlagen zeven). De golven spatten uiteen tegen de romp en kruipen soms over het vrijboord de kuip in om ons te plagen met nat en zout. Wij schurken tijdens onze nachtwachten steeds dicht onder de buiskap maar*



*dat verhindert niet dat ik natte kleren ooploop. Toch zijn het mooie wachten, luisterend naar aanrollende golven, uiteenspattend water tegen de romp, de sissende zee die bruisend onder Antares wegloupt. Uitzicht op sterren die, door de heftige bewegingen van de boot, wild door de lucht vliegen alsof ze aan elastiekjes zitten. En uitzicht op een donkere schim achter de boot; het blad van de windvaanstuurinrichting dat onophoudelijk bewegend balanceert op de inkomende wind om Antares op koers te houden. Iedere ochtend vliegende vissen aan dek, zeewier haalt meerdere malen zelfs de kuip.”*

En dan ankeren in een Caribische baai bij Tobago op 20 meter diepte. Daarvoor moet je wel flink uitpakken met je ankerketting en -lijn. Later varen ze verder langs de oostelijke Caribische Eilanden zoals Grenada, Sint Lucia en Martinique naar Sint Maarten. Daarna volgen de Virgin Islands en Puerto Rico. De drie laatste zijn recent geteisterd door een orkaan, maar waren toen nog idyllisch. Ook doen ze de Bahama's aan, die eigenlijk onbetaalbaar zijn voor budget-zeilers, dus daar profiteren de De Vaals weer flink van alle voorraden uit de ruime opbergruimtes van hun Trintella. Verder gaat het naar het noorden, grotendeels via de ICW, de Intracoastal waterway, een kanalenstelsel dat je langs de oostkust van de VS voert. Uiteindelijk komt dan New York in zicht. Gaat het lukken daar binnen te varen?





### New York, New York

New York benader je via de Hudson-rivier. Die gaat pal langs het centrum van de stad. Zo'n getijdenrivier kun je zoals overal het beste bij vloed opvaren. De Hudson begint breed en vernauwt zich na acht mijl bij The Narrows, waar de Verrazano Narrows Bridge de wijk Brooklyn met Staten Island verbindt. Een dubbeldeksbrug nog wel, tot verbazing van zoon Quirijn. Geleidelijk krijgen ze daar zicht op de gigantische metropool die New York is. Een containerschip passeert, ferry's varen voorbij.

Dan komt het Vrijheidsbeeld in zicht, een magisch moment, alsof het hen al jaren opwacht, zo beleven de zeilers dat. Ellis Island, waar immigranten aankwamen ligt daar vlakbij. De De Vaals vinden het een onwerkelijke beleving. Met eigen scheepje tussen de gigantische wolkenkrabbers van Manhattan. Bij het Vrijheidsbeeld wagen ze een fotosessie vanuit de bijboot. De zeilen omhoog, alhoewel er nauwelijks wind staat.

Dan steekt toch de wind op en zeilt de Antares langs het Financial District in de richting van de Brooklyn Bridge. Stel je voor: de driekleur wapperend vanaf een doodgewone Trintella temidden van ponten, ferry's, helikopters en rondvaartboten op dit water van deze roemruchte stad, waar ooit Peter Stuivesant als directeur-generaal presideerde over (toen) onze kolonie. Tegenwoordig is dit een van de duurste verblijfplaatsen ter wereld, ook voor een passanten-zeilboot. Onze zeilers kiezen daarom net als in Suriname ook hier voor een meerboei:

*"Onze boot ligt aan een mooring bij West 79th Street Boat Basin en dat is (dus) in Upper West. Een slijk stukje stad, waar wij slechts 180usd/week betalen om aan de mooring te liggen en onze dinghy veilig achter te kunnen laten in de haven. Bovendien hebben we beschikking over een gratis wasmachine, wasdroger, douche en ijsblokjesmachine. Een ongekende luxe voor deze ongedouchte zeilers. En als je bedenkt dat we in de goedkoopste*



*commerciële jachthaven van New York meer dan 180 USD per nacht betalen en in sommigen zelfs 450 USD per nacht, dan liggen we hier in 79th Boat Basin met extra veel plezier."*

### Lees meer: Blog en artikelen

Dit is slechts een impressie van deze fabuleuze reis. De De Vaals hebben zelf heel veel geschreven, te beginnen met hun uitgebreide blog op <http://antaresopreis.blogspot.nl>, waar behalve de reis (en de thuiskomst, zomer 2017) onder meer ook het kluswerk aan de boot is geboekstaafd. Verder zijn er veel tips voor vertrekkers te vinden. Ook zijn diverse artikelen van hun hand verschenen in het blad Zeilen, en in ons oude clubblad.

Peter Rotte

### Uit het logboek

3 jaar - 1088 dagen - op reis geweest, 20.751 NM gevaren, 1700 motoruren

waarvan:

56 nachten op zee

680 nachten voor anker

128 nachten aan een mooring

143 nachten in een haven

26 landen

76 eilanden, waarvan 21 in de Bahama's en 11 in de British Virgin Islands

54 keer in- en uitgeklaard

14 zelfgemaakte gastenvlaggen





## Loyaliteit aan Trintella en de Vriendenkring, door de ogen van enkele trouwe leden.

Het begrip merktrouw laat zich niet zo makkelijk omschrijven. Trouw aan een bepaald merk heeft voor de ene gebruiker een andere betekenis dan voor een ander. In het woord trouw ligt een tijdselement gesloten. Vaker wordt trouw en loyaliteit gekoppeld aan beleving en aan verbondenheid met het merk, omdat het een 'grotere' betekenis voor je heeft als gebruiker. Het is vaak een middel om mooie momenten mee te beleven en herinneringen te koesteren. Veel zeilers hebben een verbondenheid met het merk. Zo ook veel TVK leden.

Een Trintella brengt je niet alleen zeilend op een comfortabele en veilige manier van A naar B. Maar nog meer beleef en deel je mooie en sportieve ervaringen met familie, vrienden en relaties. Dit alles kun je ook nog eens delen in een vereniging, de Vriendenkring waar vriendschappen tot stand komen en inspiratie wordt opgedaan voor reisbestemmingen en het behoud van je Trintella.

Alle reden om eens te kijken hoe dat met Trintella merktrouw precies zit. De eerste ingang hiervoor biedt de ledenlijst waaruit we de vroegst geregistreerde leden halen die in het jubileumjaar van de TVK anno 2018 lid zijn én in het bezit van een Trintella. Als we vervolgens de arbitraire grens van "minstens 30 jaar Trintella ervaring" mee laten wegen, tellen we twaalf leden die aan genoemde drie criteria voldoen. Deze zijn samen goed voor ruim 440 jaar Trintella ervaring.

Van deze groep zeer trouwe Trintella eigenaren en TVK leden zijn er vijf die ook nog eerste eigenaar zijn én de boot persoonlijk van Anne Wever gekocht hebben. Dit maakt het bezit van en zeilen met een Trintella nog meer bijzonder. Mede omdat zij vaak nog anekdotes kennen van de aankoopgesprekken met Anne Wever.

### '12 leden goed voor ruim 440 jaar Trintella ervaring'

Lidnr.	Familie	1e Trintella	2e Trintella	3e Trintella	4e Trintella	# Trintella jaren
40	van Hemeldonck*)	1969-1970: I	1970-1973: IIa	1974-1977: IV	1978-2018: 44	49
44	Jongepier	1978-2018: Ia				40
67	van Poppelen	1972-1998: IIa	1998-2018: 42			46
89	van der Wal *)	1973-1975: Ia	1982- 1987: IIIa	1987-2017: 38		37/44 **)
91	Op de Weegh	1978-2000: I	2000-2018: 42			40
96	Wouters	1986-2018: IIIa				31
126	Noorman *)	1973- 2018: IIIa				45
156	Robbe *)	1988-2018: 49A				30
163	Brodbeck *)	1988-2018: 42				30
182	Soethoudt	1988-2018: II				30
200	Lipsius	1987-2018: 38				31
225	Naegels	1987-2018: V				31

\*) In 2018 nog steeds eerste eigenaar. \*\*) Van 1975 tot 1982: Nordia 35



Onze ereleden Herman en Mia van Hemeldonck staan niet voor niets als eerste vermeld in het overzicht. Ze hebben vier typen Trintella's gezeild en zijn vanaf de Trintella I met de groei van de familie steeds weer gevallen voor de bekoorlijkheid van weer een ruimer schip. Anne Wever had altijd weer een passend antwoord en wist de familie Hemeldonck voor zich te winnen met achtereenvolgens een Trintella I, een IIa, een IV en als laatste de 44 die in 2018 na veertig jaar nog steeds in hun bezit is. De bootnaam 'De Groene Swaen' is altijd mee verhuisd.

Piet en Ineke Jongepier hebben weliswaar de Trintella la niet nieuw gekocht maar kwamen in het bezit van hun 'Vrijheid II' (toen vijf jaar oud) in 1978 en zeilen er sindsdien al veertig jaar onafgebroken in. Uit oude correspondentie in de tachtiger jaren tussen Piet en Ineke en Anne Wever blijkt dat er wel interesse was in een groter type Trintella. Maar blijkbaar heeft de Zeeuwse nuchterheid het toch gewonnen van de begeerte naar een grotere Trintella. Zij zijn ongetwijfeld TVK leden die de meeste tijd doorgebracht hebben in de compacte kuip en kajuit van de intussen als 'Classics' bekend staande Trintella. Een icoon in de geschiedenis van de jachtwerf.

Peter van der Waa







# Een familie geschiedenis



## Herman van Hemeldonck:

In 1968 als neofiet in de watersport, maar verlangend uitkijkend naar een zeilboot zochten wij in vele havens naar een mooi en bij ons jong gezin met drie kleine kinderen passend zeilscheepje. Allemaal mooie plastic constructies, het ene al mooier en het andere dan weer constructiever, tot mijn schoonvader ons meetroonde naar de kleine Trintellasteiger met drie Trintella's I te Kortgene in Zeeland en hij ons haast dicteerde zulk een scheepje te kopen. Het bleek achteraf een goede keuze te zijn.

Op ontdekkingstocht in Den Bosch in 1969 kregen wij een geanimeerde kennismaking met een aldaar toevallig rondfladderende en enthousiaste Belgische Trintellazeiler, Jules Coppens, lid van de toenmalige Trintellacommissie, die daar erg thuis leek te zijn en ons onmiddellijk kon bekoren om een Trintella te kopen.

Wat ook dadelijk geschiedde en wij aldus in 1969 aldaar een prachtige tweedehands Trintella I platgatter uit 1964 kochten.

Het scheepje voldeed ons volledig maar iets groter zou wel aangenamer zijn. Zo bestelden wij kort daarop onmiddellijk een nieuwe Trintella IIa en zeilden daarmee van 1970 tot 1973. Maar om regelmatig op het schip te kunnen overnachten werd al spoedig overgegaan naar een nieuwe grotere Trintella IV, waarmee wij zeilden van 1974 tot 1977.

Doch omwille van de mooie herinneringen en een verlangen naar een echt zeilschip met direct open contact met het water, werden wij dadelijk bekoord door de nieuwe sierlijke kits getuigde Trintella 44 met zijn open kuip. Wij bestelden deze Trintella 44 in 1977 en zij werd door Anne Wever persoonlijk afgeleverd in het voorjaar 1978. Tot op heden en tot ons aller voldoening een prachtige en comfortabele toerzeiler.



Ons blijven nog altijd de vele herinneringen aan de charmante ontvangsten in Orthen bij Den Bosch ten huize van Anne Wever. Riekie had de kunst om vreemde bezoekers zo hartelijk te ontvangen en te vergasten met een heerlijke lekkere koffie dat de verre reis vlug vergeten was en wij in de euforie van zulke verwelcoming geen enkel probleem hadden met de verdere zakelijke en technische besprekingen met de grote baas Anne Wever die ons deskundig begeleidde tot het nieuwe schip tot in zijn kleinste details was gekozen.

### ‘Eénmaal Trintella, altijd Trintella’

Naast zijn technische kwaliteiten bleek hij bovendien ook nog een handig onderhandelaar en schrander zakenman te zijn. Dat zijn ervaringen die men onthoudt en niet vergeet en tevens een voordeel blijven voor beide partijen. Zo bleven wij met deze Trintella I-platgat nadien via de Trintella II A en IV tot en met de Trintella 44 een trouw en gelukkig lid van deze Trintellafamilie.

Ons vaargebied werd bepaald door onze leeftijd, die van de kinderen en de beschikbare verlofperiode en ging alzo vanuit het Veerse Meer (Delta Marina in Kortgene) via de Oosterschelde naar Engeland, Denemarken, België, als ook meermaals Normandië en Bretagne. Nu Mia en ik (°86) uiteindelijk nog alleen overblijven als vaste bemanning is de Oosterschelde nog een fraai en charmant eindgebied.

Ik heb nog steeds mijn grote bewondering voor de wijze waarop beiden, Anne en Riekie, in samenwerking met hun medewerkers, zulk een kwalitatieve scheepswerf konden opbouwen en beheren en hoe zij beiden gezamenlijk en ieder op zijn eigen werkterrein, Anne voor het zakelijke en Riekie voor de ontvangst en contacten, met zulk gevarieerd en internationaal cliënteel, aldaar op de werf met hun twee het commando steeds meesterlijk beheersten.



### “De Groene Swaen”

*De naam van de boot is eigenlijk wat familiegeschiedenis. Mijn vader schreef Kempische streekromans maar ook meerdere historische werken, o.a. “De Groene Swaen” omtrent Antwerpen in die bewogen XVI eeuw met Alva, Marnix van Sint Aldegonde, Farnese, de val van Antwerpen in 1585 en de scheiding der Nederlanden.*

*De ouderlijke woonst van mijn moeder had daarin een rol gespeeld als oude hoeve en te gelijker tijd gemeentehuis. In de trap stond 1654 en toen rond einde 1890 het oude gebouw te klein werd liet mijn overgrootvader een nieuw aanpalend gemeentehuis bouwen in zijn tuin dat gemeentehuis van Stabroek bleef tot in 1952 waar onze voorfamilie en ook mijn tijdgenoten nog huwden tot in 1952. Men vertelde dat het oude statige gebouw vroeger een mooie naam had. Later toen men rond 1945 de voorgevel bloot kapte, kwam er een mooie witte gevelwandsteen tevoorschijn met de woorden “Dit is in de Groene Swaen met den wille van Godt wordt het al gedaen” en daar onder het beeld van een statige en mooie groen gekleurde zwaan. Meteen een ideale doopnaam voor ons schip en zo leeft het familiaal erfgoed nog steeds verder, ook op het water.*



Als u een boot bezit waar u op gesteld bent, dan kunt u uw vaarplezier vergroten door uw motor te vervangen voor de nieuwste generatie. Dankzij de moderne technologische ontwikkelingen, zult u grote verschillen ervaren wanneer u overstapt op een moderne motor. Met behulp van de hermoterisingskits van Volvo Penta is het nu extra eenvoudig en betaalbaar om de overstap te maken.

Met een nieuwe motor bent u verzekerd van hogere veiligheid en betrouwbaarheid, maar ook op nauwkeurigere manoevreren. Daarnaast is uw boot in de toekomst eenvoudiger aan te passen aan moderne accessoires. Het lager brandstofverbruik is beter voor het milieu en geeft een hogere marktprijs.

**Ook voor originele Volvo Penta onderdelen bent u bij Mulder Motoren op het juiste adres!**

Neem voor meer informatie contact op met Mulder Motoren BV uit Ridderkerk.



**MULDER**  
MOTOREN  
SINDS 1954

Boelewerf 6, 2987 VD Ridderkerk, T. +31 (0)180 415445, [www.muldermotoren.nl](http://www.muldermotoren.nl)

**VOLVO**  
PENTA





*Het eiland Walcheren in Zeeland is het land waar ze opgegroeid zijn. Piet en Ineke Jongepier uit Middelburg kennen Zeeland als hun broekzak en met het sluiten van het Veerse Gat in 1961 en het ontstaan van het Veerse Meer kwam een start in de zeilsport voor hun steeds dichterbij. Ineke werd via de motorboot van haar vader besmet met het watersport-virus, zoals ze graag de eerste herinneringen ophaalt. Maar later lonkte de uitdaging van de zeilsport toch meer. Samen met Piet volgden ze de zeilschool van Scouting Nederland. Een vereniging overigens waar Ineke nog jaren actief bij betrokken zou blijven en door haar inzet veel jeugd in aanraking heeft gebracht met het water en de zeilsport op en rond het Veerse Meer.*

Maar ja zoals dat met velen die besmet raken met het zeilvirus, ook bij Piet en Ineke groeide de wens om ooit een eigen boot te hebben. Op enig moment in 1975 werden ze in de jachthaven van Veere voor het eerst getrokken door de mooie lijnen van een Trintella la. Ze vonden het zo'n karaktervol schip met een mooie zeeg en houten opbouw, dat ze beiden direct verliefd werden op deze kajuitzeilboot. Ze hadden geen idee over de zeileigenschappen en wat het onderhoud van zo'n boot precies in zou houden. Overigens weten zij intussen als geen ander wat het onderhoud van een Trintella la na 40 jaar 'Tender Loving Care' precies inhoudt.



### ....direct verliefd op deze

Het zou tot 1978 duren voordat ze tot de aanschaf van een Trintella la overgingen. Er lag een mooi exemplaar uit 1972 te koop bij Jachtmakelaardij de Valk in Loosdrecht. De Trintella met de naam Vrijheid II was voorzien van vele extra's die de vorige eigenaar nog had aangeschaft vlak voor de verkoop. Kortom een zeer complete la in een uitvoering naar hun dromen. Die moest het worden. Via de contacten met de werf wist Anne Wever hen te overtuigen om aan te sluiten bij de bijeenkomsten die toen werden georganiseerd voor Trintella eigenaren. Ze herinneren zich nog goed hoe de eerste Trintella Voorjaars bijeenkomsten rond Hemelvaart bezocht werden met de eerste generatie Trintella's inmiddels bekend als de Trintella Classics. De wedstrijden

# Vrijheid II, onze Second Skin



### kajuitzeilboot

met grote aantallen enen en tweeën waren fantastisch en hadden een sterk competitief karakter van wege de grote aantallen dezelfde type boten. Anne had altijd veel interesse voor de Vrijheid II, hij had er veel affiniteit mee omdat hij er zelf ook veel meegezeild had en omdat het natuurlijk zijn baby was waarmee de werf groot succes had. In 1984 werden ze overall winnaar tijdens de voorjaars reünie, waarop Ineke tegen Anne Wever zei dat ze geen interesse hadden in een andere Trintella, immers deze was de snelste. Waarop Anne alleen maar grijnsde. Later bleef Anne, Piet en Ineke altijd complimenteren met de nette staat van onderhoud van hun boot. Uit de oude doos met correspondentie met de werf bleek dat ze nog weleens hebben uitgekeken naar een grotere Trintella. Maar dat bleek nooit serieus





te zijn geweest. Ze waren intussen vergroeid met hun boot en wisten in welke conditie deze verkeerde. Dat moest je bij een andere Trintella altijd maar weer afwachten. Ineke stelt dat de Vrijheid II hun second skin is geworden waar ze zich thuis voelen en daarom dat die zo goed wordt onderhouden.

Wat betreft de bezeilde vaargebieden hebben ze in die veertig jaar Vrijheid een mooie ontwikkeling meegemaakt. De eerste jaren werd de Zeeuwse delta ontdekt, waarna het wat groter water en andere gebieden lonkte, zoals IJsselmeer, Belgische en Franse kust. Verder waren ze altijd trouwe bezoekers van de reünies die afwisselend in Noord en Zuid-Nederland werden gehouden en herinneren zich nog heel goed de terugtocht in 1982 over zee vanaf Scheveningen met ZW-wind 5/6 Bft.

Met dubbel gereefd zeil en duikend door de golven hield Jules Coppens op een Trintella in de buurt een oogje in het zeil. Ze bereikten tegelijk Stellendam waar mev. Coppens de soep inmiddels klaar had. Die ging er wel in na zo'n avontuurlijke tocht. Toen een jaar of vijftien geleden Piet en Ineke meer tijd te besteden hadden lonkte via wat eerste tochten op de Nederlandse en Duitse Wadden dan toch het hoge Noorden. Ze zeilen al weer een jaar of tien door de Scandinavisch wateren.

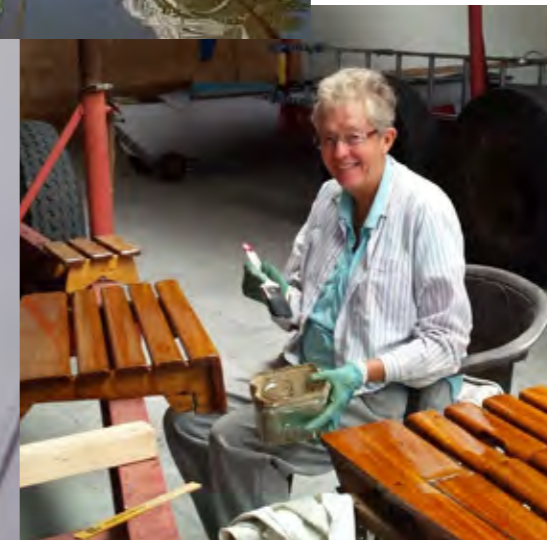
### 'een jaar of tien door de Scandinavische wateren'

Denemarken en Zweden zijn hun favoriete landen met af en toe een uitstapje naar Finland. De laatste jaren varen ze er het hele seizoen van april tot september en laten de boot liggen in een stalling op het eiland Fehmarn, waar ze intussen ook goed de weg kennen. Voor dat ze in september weer richting



Zeeland keren wordt de Vrijheid II weer grondig gepoetst, geschuurd en gelakt zodat ze geheel vaarklaar voor het nieuwe seizoen de stalling in gaat.

Over de keuze van de bootnaam Vrijheid II komt het nodige bijgelovig kijken. Niet vreemd als het op gebruik van bootnamen aankomt. De Trintella la had deze naam toen al ze haar kochten en omdat ze bijgelovig waren hebben ze de naam behouden en deze paste hun uiteindelijk perfect zoals ze later zouden gaan ervaren. Immers hun historische pand in Middelburg is hun eerste Vrijheid en de tweede Vrijheid is hun Trintella. Verder associëren ze zich graag met de avonturen uit de stripverhalen en boeken van kapitein Rob.





# Behoud

## van de Trintel en Trintella vloot

De eerste stalen Trintel werd in 1960 te water gelaten, de laatste in 1974. Exacte aantallen zijn niet bekend, maar in totaal zijn er in 14 jaar zo'n 200 stalen Trintel's gebouwd. De oudjes van de nog varende vloot zijn nu 58 jaar, de jongste 44. De 400 polyester klassiekers zijn gebouwd van 1962 tot 1976, vrijwel even oud als hun stalen zusterschepen dus. Vele van deze schepen zijn door hun eigenaren perfect onderhouden en verkeren in concoursstaat. Helaas zijn er ook schepen die zodanig verwaarloosd zijn dat het de vraag is of deze nog op te knappen zijn.



Het zijn deze schepen die de Trintella Vriendenkring, een aantal jaren terug, deed beseffen dat het behoud van de vloot een veel prominentere plaats moest krijgen binnen de vereniging.

Bij geregeld en goed onderhoud kunnen al deze klassieke schepen met hun mooie lijnen en dito afwerking nog generaties meegaan.

Behoud van de vloot moet meer aandacht krijgen, ok, maar hoe pak je zoiets aan?

Om te beginnen door het beter in kaart te brengen van de vloot en door te proberen met zoveel mogelijk eigenaren in contact te komen. Een tweede en zeker even belangrijk element is het motiveren en

ondersteunen van eigenaren bij het in goede staat brengen en houden van hun schepen. Dat dit een project van de lange adem is is van meet af aan duidelijk. De vele goede en leuke contacten bevestigen ook dat hier behoefte aan is.

Het in kaart brengen van de vloot begint al aardig te lukken, maar er zijn nog veel schepen die niet getraceerd zijn. Vooral van de eerste schepen, de stalen Trintels, is maar een klein deel van de vloot in beeld.

Voor het lot van een deel van deze Trintel vloot moet worden gevreesd, vooral wanneer de schepen jarenlang zonder veel zorg buiten hebben gestaan.



Gelukkig zijn er ook Trintel en Trintella 'Classics' op het water die in concoursstaat verkeren, alsof zij met hun proefvaart na de tewaterlating bezig zijn!

Dat de stalen Trintels een sierlijke lijn hebben en mooi zijn afgewerkt werd onlangs weer eens benadrukt. Een enthousiaste Chileense zeiler was zo onder de indruk van deze schepen dat hij er twee in Nederland heeft gekocht en naar Chili heeft laten verschepen. Na een grondige revisie



krijgen deze in Chili hun tweede leven. Bij de Trintels vergen zowel het stalen casco als het houten dek en de houten opbouw zorgvuldig en geregeld onderhoud.

Anne Wever heeft zich altijd geconcentreerd op de afbouw van de schepen, de casco's van de schepen werden ingekocht. De polyester Trintella's hebben veelal een romp die is gebouwd door Tyler in Engeland. Omdat de mogelijkheden en eigenschappen van polyester voor de jachtbouw in de zestiger jaren nog onvoldoende bekend waren, werden de rompen door Tyler extra zwaar uitgevoerd. Dat is vandaag de dag aan deze schepen



**'Goed gedocumenteerde onderhouds- en renovatie-projecten kunnen anderen mogelijk over de streep trekken om ook zelf aan de slag te gaan'**

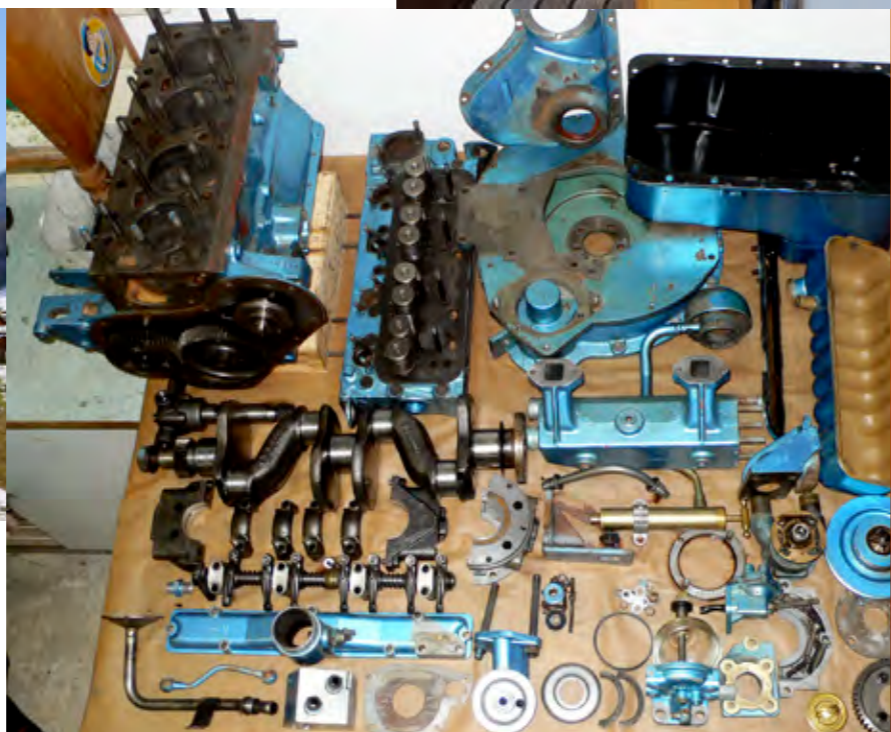


nog steeds te zien, de rompen zijn vrijwel onverwoestbaar.

De afwerking bij Anne Wever met het standaard teakdek en de blank-gelakte mahoniehouten opbouw was niet alleen mooi, maar ook zeer degelijk. Veel schepen hebben vandaag de dag nog steeds hun originele dek en opbouw. Natuurlijk vergt al dat hout meer onderhoud dan een volledig polyester opbouw. Er komt ook een moment dat de keuze moet worden gemaakt om zo'n teakdek te vervangen. Met goed onderhoud van de rubbernaden en een zorgvuldige behandeling van het teak kan dat moment vaak nog jaren worden uitgesteld. Dat geldt ook voor bijvoorbeeld de motor. En is het moment dan uiteindelijk toch daar, wat is dan wijsheid, revisie of vervanging? Het zijn dit soort vragen waarbij de Trintella Vriendenkring kan ondersteunen.

Op de website worden veel voorkomende zaken onder de noemer "Technische Informatie" behandeld. Hierbij worden waar mogelijk ervaringen van meerdere eigenaren getoond. Of dat nu gaat om onderhoud van het teakdek of vervanging van de motor, het blijven vaak moeilijke keuzes. En er leiden meerdere wegen naar Rome, de een kiest voor een revisie van zijn motor, de ander vervangt. De goed gedocumenteerde ervaringen van anderen kan hier helpen om een afgewogen keuze te maken.

Met de kennis en ervaring van veel betrokken Trintella eigenaren kan deze Technische Informatie de komende jaren verder worden uitgebouwd.

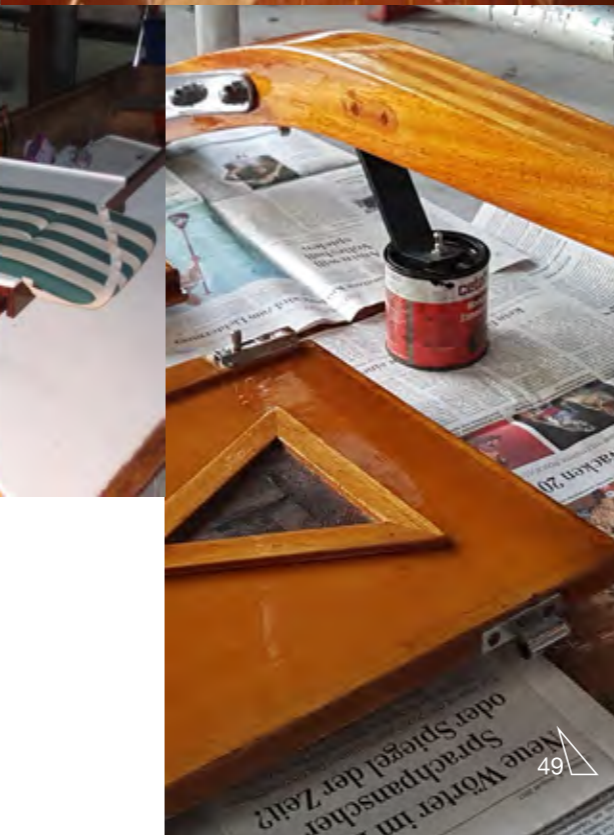


Hierbij wordt zowel naar type-specifieke als naar algemene technische informatie gekeken. Daarom krijgen bijvoorbeeld ook de risico's van biodiesel en de mogelijkheden van GTL-diesel hier aandacht. Veel vragen zijn natuurlijk niet type-specifiek, het repareren van naden in het teakdek is voor een Trintella I niet wezenlijk anders dan voor een Trintella 53, wanneer wij de hoeveelheid tijd en het aantal tubes kit buiten beschouwing laten.

Nu ligt het accent nog vooral op de klassiekers, maar ook de iets jongere Trintella's beginnen al aardig op leeftijd te raken. Zo komen er ook veel technische vragen over de Center Cockpit's, dit zijn de Trintella III, IIIa, de IV en de Trintella V.

Zelfs de jongste Trintella's, gebouwd in aluminium of composiet materiaal, zijn eind vorige eeuw gebouwd en inmiddels minimaal 18 jaar oud. Ook deze schepen zijn al vaak aan hun eerste grote "refit" toe. Omdat deze vaak in kleine series of zelfs als "one-off's" zijn gebouwd is het soms moeilijker om specifieke technische vragen te beantwoorden.

Goed gedocumenteerde onderhouds- en renovatieprojecten kunnen anderen mogelijk over de streep trekken om ook zelf aan de slag te gaan.





In het boek "Trintella Yachts, Nederlands glorie uit Brabant" zijn drie grotere refits beschreven: De Trintella la "Anne" krijgt een algehele refit, letterlijk van top tot teen. Van het verbeteren van de zeileigenschappen door ingekorte zalingen tot aan het in de Copper Coat zetten van het onderwaterschip. Ver van de zee, in Oostenrijk, is de Trintella III "Ilva" van 2008 tot 2013 compleet gestript en opnieuw opgebouwd of gerenoveerd, en



trekt nu bewonderende blikken in de Middellandse Zee.

Tot slot de "Ami", een Trintella 38 uit 1976 ligt elke winter in de loods en wordt jaar op jaar mooier

Dit soort projecten kunnen Trintella eigenaren motiveren om ook zelf de wat grotere klussen aan te pakken. Wanneer deze dan ook worden gedocumenteerd en op de site geplaatst kan dit anderen weer helpen en wordt de behoud database geleidelijk uitgebouwd. Dat onderhoud geld kost moge duidelijk zijn. Een uitgebreide enquête van het blad Zeilen (nr. 2 februari 2018) laat zien dat eigenaren van zeilyachten gemiddeld 39% van de totale kosten aan onderhoud besteden. Zelf klussen

is de beste manier om de kosten te verminderen en zorgen er ook voor dat je je schip door en door leert kennen. Afhankelijk van de beschikbare tijd en de vaardigheden van de eigenaar kunnen sommige klussen beter door een professional worden uitgevoerd. Er zijn bedrijven die juist met klassieke schepen zoals de Trintella's veel ervaring hebben en op de hoogte zijn van de type specifieke zaken als bijvoorbeeld een vervanging van de dieselmotor.

Of het onderhoud nu in eigen beheer of door een vakman wordt uitgevoerd, goed onderhoud zal er uiteindelijk voor kunnen zorgen dat over vele jaren ook de jongste Trintella's klassiekers zullen zijn.

Willem de Graaf



Is uw boot wat van haar eerdere kracht en pracht kwijtgeraakt? Een aantrekkelijke manier om de prestaties van uw boot en het vaarplezier te verbeteren is het vervangen van de motor. De hermoteriseringskits van Volvo Penta helpen u om een betaalbare overstap naar de nieuwste generatie motoren mogelijk te maken.

Informeer bij uw dichtstbijzijnde Volvo Penta dealer naar de mogelijkheden of kijk op [www.volvopenta.com](http://www.volvopenta.com)

DE KRACHT VAN HERMOTORISEREN

**VOLVO  
PENTA**



# Veere



## Het rijke gevoel van heden en verleden

Het stadje Veere ligt op het Zeeuwse schiereiland Walcheren. Veere ademt historie. De smalle straatjes met kinderkopjes, de statige handelshuizen, het beroemde Stadhuis en niet te vergeten de imposante Grote Kerk zijn even zoveel getuigen van vervlogen tijden. Dit gedeelte van Zeeland is redelijk droog gebleven tijdens de Watersnoodramp van 1953. Toch is door de aanleg van de Deltawerken, met als innovatief hoogtepunt de Oosterscheldekering, het gevaar



**‘Veere is betoverend, historisch, authentiek, waterrijk, indrukwekkend, bruisend en gezellig’**



voor overstromingen ook hier verminderd. De Veerse Gatdam verbindt Walcheren met Noord-Beveland. Bovendien ontstond met de bouw van deze dam het Veerse meer; bij veel mensen een geliefd watersportgebied. Dat spreekt ons als watersporters natuurlijk aan. Als je vanaf het Veerse meer de haven van Veere aanloopt zie je al van grote afstand de Grote Kerk opdoemen. In 1479 is al met de bouw van deze kerk begonnen. De kerk werd ontworpen als een grote kruisbasiliek in Brabants-gotische stijl met een zware, ingebouwde westtoren Rond 1520 stagneerde de bouw. De kerk van Veere bereikte de omvang die het vandaag de dag nog heeft. Van de toren was alleen de onderste helft klaar. Deze had uiteindelijk drie keer zo hoog moeten worden.

De rankere toren die we vanaf het water ontwaren is de toren van het laatgotische Stadhuis met in de gevelbeelden van de vier heren en drie vrouwen van Veere. Op de begane grond bevindt zich ‘De Vierschaar’, hier werd tot 1811 recht gesproken door het stadsbestuur. De slanke toren is later gebouwd in Renaissancestijl. Onder de grote peer van de torenspits bevindt zich het carillon dat meerdere keren per uur zijn klanken door de straten van Veere laat horen.

Naast het museum in het Stadhuis zijn ook de Schotse Huizen aan de Kaai te bezoeken. Deze twee historische panden ‘Het Lammeken’ en ‘In de Struijs’, herinneren aan de eeuwenlange handelsbetrekkingen die Veere met Schotland heeft onderhouden.

Het Veerse Meer is een oase voor watersporters. Ooit was het meer een woelige zeearm, nu is het een paradijs voor surfers, kanoërs, zeilers, waterskiërs, duikers en vissers. In het Veerse Meer liggen talloze onbewoonde eilandjes, waarvan er enkele door waterrecreanten vrij bezocht kunnen worden.

Als we uiteindelijk echt in de buurt van de haven varen zie je vanaf het water de Campveerse toren. De toren herinnert aan de oorspronkelijke naam van Veere, dat in de Middeleeuwen Campveer heette, omdat van hier een veer op Campen, een plaats op Noord-Beveland, werd onderhouden. De Campveerse Toren is gebouwd rond 1500, als onderdeel van de stadsverdediging. Vanaf de zestiende eeuw deed de toren dienst als herberg en kustlicht. Het is één van de oudste nog bestaande herbergen in Nederland.

Naast al deze cultuurhistorische elementen is Veere een gezellig stadje. Het is niet voor niets dat vele booteigenaren met plezier in de haven van Veere verblijven. En dat ook de geschiedenis van de TVK hieraan nauw verbonden is. Veere was niet alleen in 1968 de haven waar alles begonnen is, maar was in die vijftig jaar al minstens zes keer het decor voor de start van het zeilseizoen met de Trintella vrienden in het Hemelvaart weekend. Het is dan ook een heerlijk vooruitzicht om er in mei 2018 ons vijftig jarig jubileum te kunnen vieren!

Liedewijde Majoor



# 603

## MIJN VERHAAL

Vaak zijn er dingen óver mij gezegd en daarom is het fijn dat ik nu eens zelf het woord mag voeren. Wat weinig mensen weten is dat ik oorspronkelijk uit Engeland kom. Daar is in 1976 mijn kiel gelegd, zogezegd. Nou, zo romantisch was het niet, hoor. Heel gewoontjes kwam mijn polyester romp er uit de mal. Dat was op de werf van de firma Tyler.

Als ik in Engeland door Tyler was afgebouwd was ik niet bijzonder mooi geworden, maar gelukkig werd ik naar Nederland verscheept waar meneer en mevrouw Wever uit 's-Hertogenbosch zich over mij ontfermden. Die mensen konden er wat van hoor! Met de hulp van een handvol knappe vaklieden werd ik op hun werf fraai afgebouwd, ingetimmerd en gelakt. En van mast en tuigage voorzien.

Ik was trouwens nog niet eens helemaal afgebouwd of er kwam al een koper opdagen. **Meneer en mevrouw Pampus**, uit Duitsland, helemaal. Zij zochten een andere boot, hun Folkeboat spetterde teveel tijdens het zeilen. Van andere zeilers kregen ze over Trintella te horen.

**De levensloop van Bouwnr. 603, een Trintella Ia**



Nou, die mensen hadden er zin in hoor. Ze wilden meteen een grotere motor ingebouwd hebben: een Volvootje van 28 pk. Meneer Pampus had namelijk zeilen geleerd in Schotland, en daar heb je veel wind en groot water, vandaar zijn keus. Hij gaf mij ook een Schotse naam: **Loch Earn**. Helmtrud Pampus-Bartels vond dat die naam in Engeland wel begrepen zou worden, maar niet echt populair zou zijn, haha.

Na de aankoop voeren ze vanuit Den Bosch via de rivier de Maas naar Zeeland. Meneer Pampus wilde na passage van de Moerdijkbruggen meteen de mast overeind zetten. Maar daarover had hij in Schotland niet veel opgestoken. Een heel gedoe werd het. Ik stond angsten uit dat mijn meest edele

bovendeel overboord zou vallen. Het stel besloot er een nachtje over te slapen, tegen een binnenschip aangeleund. Gelukkig kregen ze de volgende dag bij daglicht de boel goed in orde.

Enfin, met deze familie heb ik een lange periode, ruim twintig jaar, fijne tochten mogen maken via de Noordzee en het Kanaal, naar plaatsen als Ramsgate en Boulogne. Er stroomt zo heel wat onder je romp door. Hun vaste ligplaatsen hadden ze in Zeeland, een tijd in Kortgene en later in Bruinisse.

Maar hoe gaat dat. Eigenaren komen en gaan. Meneer en mevrouw Pampus hadden amper de verkoopadvertentie voor mij geplaatst of er waren al enthousiaste kopers. **Meneer en mevrouw De Vries-Westendorp**, uit het noorden van het land. Die mensen hadden veel in open bootjes gevaren en zochten een meer luxueus scheepje. En ze hielden ook van een schip met uitstraling.

Meestal voeren Ineke en Jouwert op de binnenwateren in Zeeland en Friesland. Ook kwamen ze vaak op het wad. Supermooi vond ik het daar altijd. Ik kreeg ook een Friese naam: Doarmer. Aan die naam moest ik erg wennen. Het schijnt te betekenen: iemand die doelloos en moeizaam ronddwaalt.





‘Doarmer: iemand die doelloos en moeizaam ronddwaalt’

De nieuwe mensen zorgden gelukkig goed voor me. Want de tand des tijds, daar kan je ook als zeilschip niet aan ontkomen. Teakdek werd bijgewerkt, kajuitopbouw helemaal kaal gehaald en opnieuw in de lak gezet. Ook deze mensen voeren een lange tijd met me, wel 15 jaren. Ze hadden zo de smaak te pakken gekregen dat ze op een gegeven moment een veel groter schip kochten, om hun droom waar te maken: naar de Oostzee. Ach ja, dat moet je ze gunnen.

‘Je weet nooit wie er komt opdagen’

Ik werd dus in 2014 weer te koop gezet. Altijd spannend is dat: je weet nooit wie er komt opdagen. Tot mijn verbazing waren het twee heren, **Ad Kamsma en Wouter Ernst**, die samen eigenaar werden. Ernst heeft vrouw en kinderen, dus regelmatig is het heel gezellig in mijn kuip en kajuit. Ze kozen een ligplaats voor mij in Sneek. Ad had eerder een stalen zeilboot, tja, dan snap je dat hij voor een Trintella heeft gekozen. Zo’n gewichtig ijzeren ding komt pas in beweging bij windkracht zes!

Zelfs tijdens het klussen is het gezellig, want dat doen Ad en Wouter samen. Ik vind het erg geruststellend dat ze allebei iedere maand de pot met euro’s bijvullen om verf en onderdelen voor me te kunnen betalen. Het spijt me dat op een kwaai dag een van mijn schroefbladen is afgebroken. Want dat gaf een heel gedoe: lekkage via de as, uit het water tillen op een werf, ga maar na. Gelukkig kwam de verzekering Ad en Wouter te hulp.



Ik hoop nu maar dat hun pot genoeg is aangegroeid om de volledige vernieuwing van mijn teakdek te kunnen betalen. Want dat dek is tot op de draad versleten door al die voeten en voetjes, die het betraden. Zelf gaan de mannen de restjes eraf slopen. Dan komt een vakman een nieuw dek erop leggen. Ik hoop van harte dat ze kiezen voor echt teak. Maar, ja, de tijden zijn veranderd. Tegenwoordig moeten de mensen ook aan de toekomst van hun kinderen denken. Misschien wordt het wel een dek van kunst-teak. Enfin, ook dat gaat vast jaren mee.

**NAMENS BN 603**

Peter Rotte





# TVK-evenementen, de charme van het ontmoeten

**Veere:  
de Voorjaarsbijeenkomst op 10 tot en met 12 mei 2018**

**'s-Hertogenbosch:  
de Najaarsreünie op 17 november 2018**

Toen in 1968 enkele Trintella-eigenaren van het eerste uur samen met Anne Wever het initiatief namen om de 'Commissie van Trintel en Trintella zeilers' op te richten en in het eerstvolgende voorjaar de eerste voorjaarsbijeenkomst organiseerden, voorzag dat in een breed gedragen behoefte. Eigenaar zijn van een markant, kwalitatief hoogwaardig zeiljacht uit 's Hertogenbosch scheidt een band en roept bij veel eigenaren de behoefte op om plannen en ervaringen uit te wisselen. Niet alleen op het gebied van zeilen en de tochten die werden gemaakt, maar ook op het gebied van comfort aan boord, van vaartechniek en van onderhoud. Dan zit je niet gauw om gesprekstof verlegen! Die eerste bijeenkomst – in Veere – was dan ook een groot succes. Daar werd de basis gelegd voor de vele voorjaarsbijeenkomsten die nog zouden volgen en voor wat ze nu zijn: een driedaags evenement in het Hemelvaartweekend voor leden met of zonder schip, afwisselend in een noordelijk vaargebied en een zuidelijk vaargebied. Met georganiseerde activiteiten zoals de regatta en het Concours de Créativité, maar vooral ook met veel ruimte voor gezamenlijk ontmoeten. De voorbereiding gebeurt samen met lokale leden.

In dit Jubileumjaar 2018 keren we terug naar waar het begon: van 10 tot 12 mei vieren we de Voorjaarsbijeenkomst weer in Veere. Het programma voor die dagen is sterk geïnspireerd door die eerste keer, maar heeft toch ook op veel punten zijn eigen invulling gekregen.

We nodigen alle leden van harte uit om – met of zonder boot – één of meer dagen mee te doen! De klassiekers zien we natuurlijk erg graag en daarom zullen we het extra aantrekkelijk maken voor eigenaren om met hun Trintel of hun Trintella uit de I en II serie deel te nemen.



De TVK Nieuwsbrief van eind maart geeft meer gedetailleerde informatie over het programma en daarin is ook een digitaal inschrijfformulier bijgevoegd.

Doordat de Voorjaarsbijeenkomsten, waarin met elkaar over de plannen voor het komende zeilseizoen werd gesproken, zo goed bevielen ontstond al snel het initiatief om in het najaar een soort terugkomdag te organiseren, een reünie waarop de deelnemers elkaar konden vertellen wat er van alle plannen uit het voorjaar was terechtgekomen. Daarmee was de TVK Najaarsreünie geboren! Dit evenement werd en wordt nog steeds gehouden op de zaterdag van de derde week van november, uiteraard zonder boot maar wel op een locatie met een nautisch

karakter. Op de najaarsreünie wordt tevens de jaarlijkse Algemene Ledenvergadering gehouden. Ook de najaarsreünie wordt samen met lokale leden voorbereid.

In dit jubileumjaar 2018 houden we op 17 november de najaarsreünie in de geboorteplaats van onze schepen: 's-Hertogenbosch. We zijn dan te gast bij WSV Viking aan de Ertveldplas, de verenigingshaven waar Anne Wever begon als havenmeester en op een steenworp afstand van de voormalige Trintella-werf!

Deze editie van de najaarsreünie wordt het echte jubileumfeest en we zijn dan ook druk bezig om een feestelijk programma in elkaar te zetten. Blokkeer de datum alvast in je agenda, we houden je via de TVK Nieuwsbrief op de hoogte!



Van muts tot kits,  
je vindt het allemaal  
in de TVK Shop.



TRINTELLA III - Kits

Lengte : 10,74 m  
Breedte : 3,20 m  
Diepgang : 1,40 m  
Waterverplaatsing : 7,5 m<sup>3</sup>  
Zeiloppervlak : 61,5 m<sup>2</sup>

Uw Trintel of Trintella profieltekening  
in lijst!



Bekijk de catalogus op [trintella.org/shop](http://trintella.org/shop)

Complete tuigages

- Vervanging en reparatie
- Nieuwbouw, calculatie en advies
- Standaard en custom built masten
- Levering mast onderdelen
- Custom RVS en aluminium werken
- Verstaging en rolreefsystemen
- Lijnen en splitswerk
- Mobiele werkplaats
- 0187 486863



**EXPERT IN MASTEN OP MAAT**

**NEUTMAST.NL**

IMPORTEUR VAN:

SPARCRAFT ALUMINIUM MASTEN EN TOEBEHOREN  
AXXON CARBON MASTEN EN COMPOSITES



MARINA NUMANSDORP  
[www.marina-numansdorp.nl](http://www.marina-numansdorp.nl)  
Mobiel 06 53358928



## Jaarlijkse uitgave van Trintella Vriendenkring

### Redactieteam

Loet Geldhoff  
Willem de Graaf  
Peter Rotte  
Peter van der Waa, redactie coördinatie

### Redactieadres

redactie@trintella.org  
Tel: +31 (0) 657888001  
Website: www.trintella.org

### Vormgeving

Lodewijk Cornelissen

### Voorbehoud

Aan de totstandkoming van dit magazine is de uiterste zorg besteed. Mochten zich onverhoopt toch fouten of andere onvolkomenheden voordoen, dan stellen wij het op prijs als u daar de redactie van in kennis wilt stellen. Voor de eventuele gevolgen van dergelijke fouten of onvolkomenheden aanvaarden noch de Trintella Vriendenkring, noch de redactie, noch de auteurs enige aansprakelijkheid.

### Coverfoto

De Talisman (Trintella 49A voor) en de Coco (Trintella 42 achter) in regatta op het Markermeer bij Lelystad 2017.  
Photo credit: Jeroen Noot

## De TVK Crew

### Bestuur

Loet Geldhoff	Voorzitter	
Peter van der Waa	Secretaris	e mail: secretaris@trintella.org
Peter Rotte	Penningmeester	
Willem de Graaf	Bestuurslid Behoud	

### Commissieleden

Theo van Erp	Webmaster	e mail: webmaster@trintella.org
Helms van der Vegte	Evenementen en Communicatie	
Frans Slikkerveer	Wedstrijden Zuid	
Bert Kortbeek	Wedstrijden Noord	
Yvonne Slikkerveer	TVKShop – Evenementen	
Peter van der Waa	TVKShop – coördinatie	e mail: shop@trintella.org

### Seriecoördinatoren

Voor vragen over schepen en behoud:	e mail: w.degraaf@trintella.org
Loet Geldhoff a.i.	Classics (Trintella I en II)
Ron de Wit	Center Cockpits (Trintella III – V)
Ben Verhaaf	Flush Decks (Trintella 38 – 53)
Henny Op de Weegh	Trintella 42
Willem de Graaf	Trintella A & C series

**Algemeen TVK-contact: secretaris@trintella.org of tel: 06 57888001**

# Colofon

# Jos Boone Watersport

Navigatie-apparatuur

Technische uitrusting

Casual- en zeilkleding

Diesel- en GTL tankstation



**vetus** CENTER

Jachthaven Middelburg  
Maisbaai 1  
0118 629 913  
www.josboone.nl

## WATERSPORTSPECIALIST SINDS 1975

DOWNLOAD  
NU DE GRATIS  
APP

**KNRM  
HELPT**

**HULP NODIG?  
GEBRUIK DE APP  
KNRM HELPT!**

VEILIG UIT, VEILIG THUIS

**WWW.KNRM.NL/HELPT**

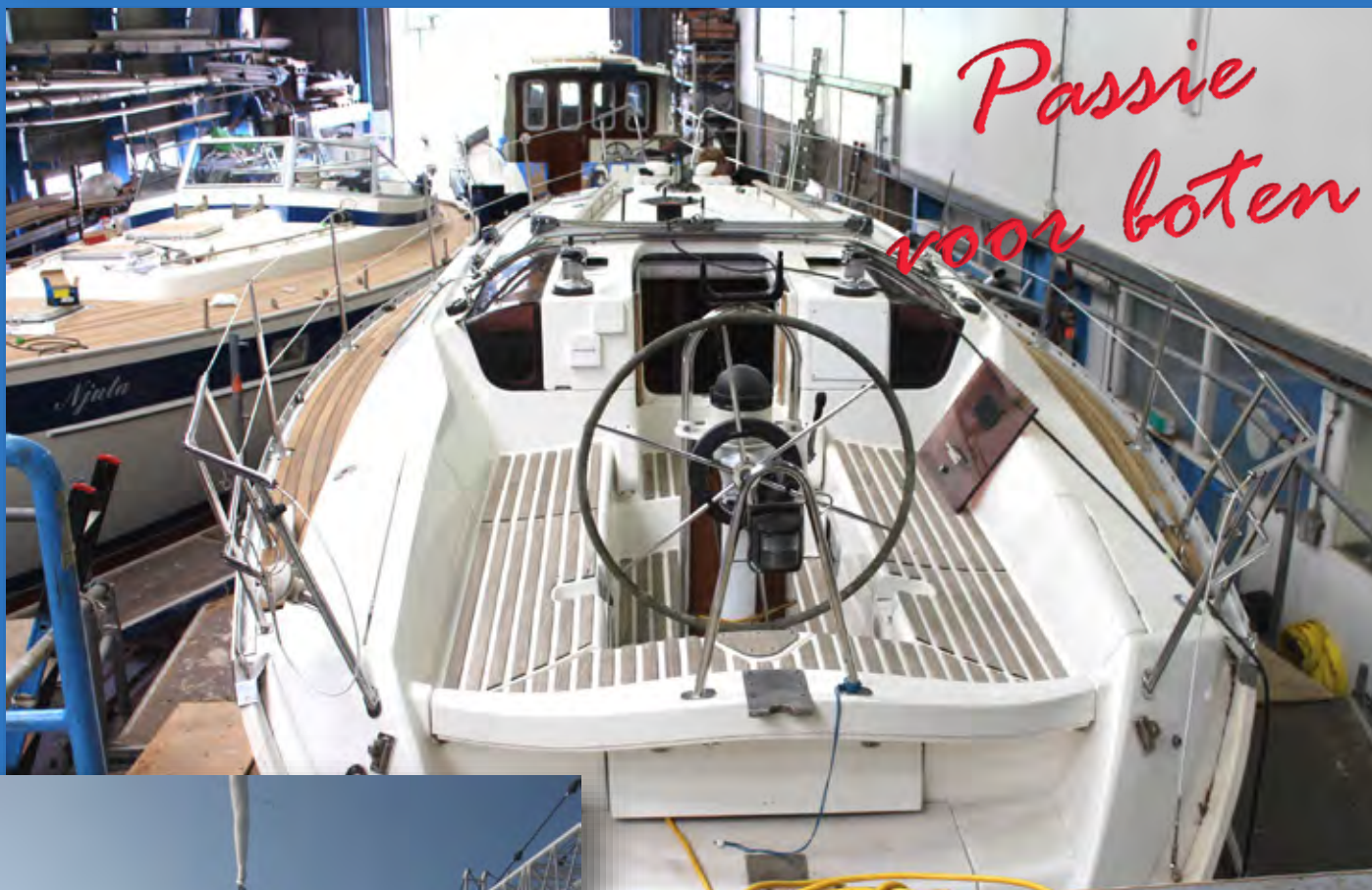
Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij



# Jachtwerf **R**exwinkel

NUMANSDORP

Veerweg 3-5 3281 LX Numansdorp info@jachtwerfrexwinkel.nl 0186 650 410



*Passie  
voor boten*



## Het adres voor uw klassieker

Jachtwerf Rexwinkel aan het Hollands Diep in Numansdorp, voor alle onderhoud, refit of reparatie van uw jacht. U bent van harte welkom op onze nieuwe en moderne jachtwerf. Met 50-tons botenlift en 27m mastenkraan hebben we de juiste materialen in huis voor alle mogelijke plezierjachten. Voor grote klussen, kleine klusjes, op klassieke en moderne jachten in hout, staal of polyester. Houtwerk, techniek, motoronderhoud, rvs op maat, teak dekken, polyesterreparaties, metaalwerk, alles is mogelijk. Op ons terrein is volop ruimte voor winterstalling, met de geruststellende aanwezigheid van onze vaklieden binnen handbereik. Voor advies, of het uit handen geven van alle onderhoudswerkzaamheden. We staan voor u klaar!

[www.jachtwerfrexwinkel.nl](http://www.jachtwerfrexwinkel.nl)